

ATTE MANTILA

Linja-autopysäkkien luokittelu

ESISELVITYS



Atte Mantila

Linja-autopysäkkien luokittelu

Esiselvitys

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 41/2013

Liikennevirasto

Helsinki 2013

*Kannen kuvat: Laura Langer, Liikennevirasto (vas.ylhäällä),
Atte Mantila, Linea Konsultit Oy (oik. ylhäällä ja vas. alhaalla) ja
Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy (oik. alhaalla).*

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-347-8

Liitteen 3 pohjakartat: © Karttakeskus, L4356

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Atte Mantila: Linja-autopysäkkien luokittelu. Liikennevirasto, suunnitteluosasto. Helsinki 2013. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 41/2013. 52 sivua ja 3 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-347-8.

Avainsanat: pysäkit, luokitukset, linja-autoliikenne

Tiivistelmä

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella ja priorisoida eri luokkiin erilaisten kriteerien perusteella. Näitä voivat olla muun muassa pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi ja määrä, pysäkin sijainti tai matkustajien määrä. Liikenneviraston Pysäkkistrategia-projektilla tehdyn esiselvityksen tarkoituksena oli perehtyä eri suunnitelmissa ja suunnittelutasoilla tehtyihin pysäkkiluokituksiin, niiden tavoitteisiin ja käytettyihin kriteereihin.

Työtä varten kerättiin linja-autopysäkkien luokittelua koskevaa aineistoa eri puolilta Suomea valituista joukkoliikennestrategioista, pysäkkiselvityksistä, liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä maakunta- ja yleiskaavoista. Näiden lisäksi työhön käytettiin tietoja EU:n asetuksista ja Suomen lainsäädännöstä sekä liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston sekä entisen Tiehallinnon (nykyisin Liikennevirasto) pysäkkejä ja joukkoliikennettä koskevista ohjeista ja muista julkaisuista. Pysäkkien valtakunnallisia luokittelukäytäntöjä Ruotsista, Virosta, Norjasta ja Tanskasta selvitettiin haastattelemalla sähköpostitse paikallisia joukkoliikenneviranomaisia.

Pysäkkiluokitukset palvelevat eri yhteyksissä ja eri suunnitelmatasoilla erilaisia tehtäviä. Luokittelulla voidaan määrittää esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmän solmupisteitä, priorisoida kehitettäviä pysäkkejä, ohjeistaa pysäkkien laatu- ja varustetasoa tai valita pysäkkikatosten kunnossapitotasoa. Keskeisimpinä luokittelukriteereinä tässä selvityksessä läpikäydyissä pysäkkiluokitteluissa olivat pysäkin merkitys ja asema joukkoliikennejärjestelmässä, pysäkin sijainti sekä sitä käyttävien matkustajien määrä. Pysäkin käyttäjämääriä voidaankin tarkastelun perusteella pitää yhtenä parhaista ja tarkoituksenmukaisimmista luokittelukriteereistä. Ongelmana on kuitenkin tähän saakka ollut se, ettei toimivaltaisilla viranomaisilla ole ollut käytettävissään matkustajamäärätietoja suunnittelun tarpeisiin.

Esiselvityksen johtopäätöksenä nähdään, että yhtä kaikkiin tarkoituksiin sovellettavaa pysäkkiluokitusta ei ole tarkoituksenmukaista luoda. Pysäkkien luokittelu on perusteltua tehdä ensisijaisesti käyttötarkoituksesta riippuen ja se voi perustua mahdollisuuksien mukaan yhtenäisiin luokitteluperiaatteisiin. Käyttötarkoituksen lisäksi luokitteluun vaikuttavat eri ympäristöissä ja suunnittelukohteissa pysäkkeihin kohdistuvat erilaiset vaatimukset ja odotukset sekä pysäkkeiden merkitys ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmään. Myöskään vertailumaissa ei selvityksen mukaan ole virallisia, kansallisia luokitteluohjeita linja-autopysäkeille. Esiselvitys luo kuitenkin pysäkeistä vastaaville tahoille kattavan yleiskuvan luokittelun perusteista ja käyttötarkoituksista. Työn lopuksi esitellään kolme linja-autopysäkkien luokittelun periaatetta, joiden luokkia ja kriteerejä voidaan muokata kulloistenkin tarpeiden mukaisiksi.

Uudistunut joukkoliikennelainsäädäntö tuo pysäkkeihin ja toimivaltaisten viranomaisten toimintatapoihin kohdistuvia uusia, lisätarkasteluja vaativia yksityiskohtia. Tässä esiselvityksessä esiin nousseita jatkoselvityksiä vaativia seikkoja ovat muun muassa pikavuoropysäkkien ja pikavuoro-lisäkilven asema sekä linja-autojen pysähtymiskäytäntöjen mahdollinen kirjavuus kilpailun vapautuessa kaukoliikenteessä.

Atte Mantila: Klassificering av busshållplatser. Trafikverket, planering. Helsingfors 2013. Trafikverkets undersökningar och utredningar 41/2013. 52 sidor och 3 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-347-8.

Sammanfattning

Busshållplatser kan prioriteras och indelas i olika klasser enligt olika kriterier. Exempel på kriterier är bland annat hurdan typ av trafik och hur stora mängder trafik som använder hållplatsen, var hållplatsen finns eller hur många passagerare som använder den. Syftet med förstudien som gjordes för Trafikverkets Hållplatsstrategi-projekt var att sätta sig in i vilka hållplatsklassificeringar som gjorts i olika planer och på olika planeringsnivåer, vilka deras mål är och vilka kriterier som använts.

För arbetet samlade man in material om klassificeringen av busshållplatser från kollektivtrafikstrategier, hållplatsutredningar, trafiksystemplaner samt landskaps- och generalplaner för olika delar av Finland. Utöver dessa använde man sig också av uppgifter i EU:s förordningar och den finska lagstiftningen samt av uppgifter i kommunikationsministeriets, Trafikverkets samt före detta Vägförvaltningens (numera Trafikverket) anvisningar och andra publikationer om hållplatser och kollektivtrafik. Man tog reda på de riksomfattande klassificeringskutymerna för hållplatser i Sverige, Estland, Norge och Danmark genom att intervjua lokala kollektivtrafikmyndigheter per e-post.

Hållplatsklassificeringarna betjänar olika uppgifter beroende på sammanhang och planeringsnivåer. Med klassificeringen kan man till exempel bestämma knutpunkterna i kollektivtrafiksystemet, prioritera hållplatser som ska utvecklas, ge anvisningar om kvalitets- och utrustningsnivån för hållplatserna eller välja underhållsnivån för hållplatsernas regnskydd. De viktigaste klassificeringskriterierna i de hållplatsklassificeringar som man gick igenom i den här utredningen var hållplatsens betydelse för och ställning i kollektivtrafiksystemet, hållplatsens läge och antalet passagerare som använder hållplatsen. Man kan utgående från granskningen anse att mängden passagerare som använder hållplatsen är ett av de bästa och mest ändamålsenliga klassificeringskriterierna. Problemet hittills har varit att behöriga myndigheter inte har haft tillgång till passagerarmängderna med tanke på planeringen.

Som ett slutresultat av förstudien kan man säga att det inte är ändamålsenligt att skapa en hållplatsklassificering som lämpar sig för alla syften. Det är motiverat att göra hållplatsklassificeringen främst beroende på användningsändamålet, och klassificeringen kan i mån av möjlighet basera sig på gemensamma klassificeringsprinciper. Utöver användningsändamålet inverkar de krav och förväntningar som ställs på hållplatserna i olika miljöer och planeringsobjekt på klassificeringen liksom också hållplatsernas betydelse för den omgivande samhällsstrukturen och kollektivtrafiksystemet. I jämförelseländerna finns enligt utredningen inte heller några officiella, nationella klassificeringsanvisningar för busshållplatser. Förstudien ger dock de instanser som ansvarar för hållplatserna en heltäckande bild av motiveringarna och användningsändamålen för klassificeringen. I slutet av förstudien presenteras tre principer för klassificering av busshållplatser, där klasserna och kriterierna kan bearbetas enligt de behov som finns på ifrågavarande plats.

Den förnyade kollektivtrafiklagstiftningen innebär nya detaljer, som fordrar ytterligare granskningar, för hållplatserna och de behöriga myndigheternas tillvägagångssätt. Exempel på faktorer som kommit fram i den här utredningen och som kräver fortsatta utredningar är bland annat vilken ställning expressbusshållplatserna och tilläggsskylten för expressturer har samt den eventuella brokigheten i fråga om praxis för att stanna när konkurrensen inom fjärrtrafiken blir fri.

Atte Mantila: Classification of bus and coach stops. Finnish Transport Agency, Planning. Helsinki 2013. Research reports of the Finnish Transport Agency 41/2013. 52 pages and 3 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-347-8.

Summary

Bus and coach stops can be classified and prioritised into various categories, according to a range of criteria. These can include the type and volume of traffic using the stop, the location of the stop and passenger volumes. The preliminary survey conducted for the Finnish Transport Agency's Bus and Coach Stop Strategy project sought to investigate the classification, within various plans and at different planning levels, of bus and coach stops, as well as the goals and criteria used in such classification.

During the study, material on the classification of bus and coach stops was collected from public transport strategies; bus and coach stop surveys; transport system plans; provincial land use plans and general plans selected from various parts of Finland. Additional material used for the survey included information taken from EU decrees and Finnish legislation, and from instructions and other publications on bus and coach stops issued by the Ministry of Transport and Communications, the Finnish Transport Agency, and the former Finnish Road Administration (currently the Finnish Transport Agency). National classification practices for bus and coach stops applied in Sweden, Estonia, Norway and Denmark were studied through email interviews conducted with local public transport authorities.

Bus and coach stop classifications serve various functions in different contexts and at various planning levels. Through classification, for example, it is possible to identify public transport system nodal points; prioritise stops that require development; provide instructions on the quality and equipment levels of bus and coach stops; and make decisions on bus and coach stop maintenance levels. In the bus and coach stop classification systems reviewed for this study, the key classification criteria were the importance and status of the bus or coach stop within the public transport system; the location of the stop; and the number of passengers using the stop. On the basis of the review, the passenger volumes of each bus or coach stop can be considered one of the best and most practical classification criteria. However, until now the problem has lain in the fact that the competent authorities lack passenger volume data for planning purposes.

The conclusion drawn from the preliminary survey is that it would be impractical to create an all-purpose classification system for bus and coach stops. Bus stop classification should primarily be conducted on the basis of purpose of use and, where possible, such classifications could be based on uniform classification principles. In addition to purpose of use, other factors affecting classification include the various requirements and expectations for bus and coach stops within different environments and in line with various planning targets, as well as the significance of stops to the surrounding community structure and the public transport system. Like Finland, none of the comparison countries has official, national guidelines for the classification of bus and coach stops. However, the preliminary survey provides sectors responsible for bus and coach stops with a comprehensive overview of the grounds and purposes of use of classification systems. Finally, the survey presents three classification principles for bus and coach stops, whose categories and criteria can easily be adapted to each situation.

Amended public transport legislation has led to the introduction of new legislative elements, whose effects on bus and coach stops and the working methods of the competent authorities will require further study. In terms of this survey, issues requiring further study include the status of express coach stops and additional express coach signs, and potential differences in the stopping practices of buses and coaches, as long-distance transport is opened up to competition.

Esipuhe

Linja-autopysäkkejä on luokiteltu vaihtelevin tavoin erilaisissa suunnitelmissa, selvi-tyksissä ja suunnitteluohjeissa. Luokittelukriteerit, pysäkkiluokat ja luokittelujen käyttötarkoitukset ovat vaihdelleet lähtien yleispiirteisestä maankäytön ja liikenne-järjestelmän suunnittelusta aina pysäkkien laatu-, varuste- ja hoitotason konkreetti-sesti määrittäviin ohjeisiin saakka.

Luokitteluihin ei ole olemassa virallisia ohjeistuksia. Tämän esiselvityksen tavoittee-na on helpottaa pysäkkien luokittelua tulevaisuudessa perehtymällä pysäkkiluokitte-lun tavoitteisiin, käyttötarkoituksiin ja periaatteisiin. Raportti toimii yhtenä esiselvi-tyksenä Liikenneviraston Pysäkkistrategia-projektille ja tarkoituksena on nostaa esille aiheita, jotka vaativat vielä jatkoselvitystä.

Esiselvityksen on teettänyt Liikennevirasto. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

Arja Aalto	Liikennevirasto, puheenjohtaja
Matti Holopainen	Liikennevirasto
Erika Karjalainen	Liikennevirasto
Laura Langer	Liikennevirasto
Soile Koskela	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Heli Siimes	Uudenmaan ELY-keskus

Esiselvityksen tekemisestä on vastannut Atte Mantila Linea Konsultit Oy:stä. Linja-autopysäkkien luokittelu oli samalla Mantilan opinnäytetyö Hämeen ammattikorkea-koulun liikennealan koulutusohjelmassa keväällä 2013. Opinnäytetyön toimeksi-antajana oli Linea Konsultit Oy ja ohjaajana Sakari Somerpalo.

Helsingissä syyskuussa 2013

Liikennevirasto
Suunnitteluosasto

Sisällysluettelo

TERMEJÄ JA LYHENTEITÄ	8
1 JOHDANTO	9
1.1 Pysäkit osana linja-autoliikennettä	9
1.2 Työn tavoitteet	16
2 LINJA-AUTOLIIKENNETTÄ JA PYSÄKKEJÄ KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ	17
2.1 Vastuu pysäkeistä	18
2.2 Pysäkkiliikennemerkit	18
2.3 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki	19
2.4 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen järjestämistavat ..	20
2.5 Liikenneluvat henkilöiden ammattimaiseen kuljettamiseen linja-autolla	21
2.6 Reittiliikennelupahakemus ja toimivaltaisen viranomaisen ohjaus pysähtymiskäytäntöihin	22
2.7 Pikavuoropysäkkien merkityksen muuttuminen	23
2.8 Palvelutasomäärittely	23
2.9 Joukkoliikennelain muuttuminen 1.7.2013	24
3 PYSÄKIT OSANA KOKO MATKAN LAATUKÄSITYSTÄ	26
3.1 Pysäkit ja joukkoliikenteen palvelutasotekijät	26
3.2 JOKOLA-hanke	29
4 PYSÄKKILUOKITTELUN TAVOITTEET JA KÄYTTÖTARKOITUKSET	31
4.1 Maakunta- ja yleiskaavoitus	31
4.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	35
4.3 Joukkoliikennestrategiat, laatukäytäväselvitykset, pysäkkiselvitykset	36
4.3.1 Luokituksissa käytettyjä kriteerejä	37
5 SUUNNITTELUOHJEISSA ESIINTYVIÄ PYSÄKKILUOKITUKSIA JA LUOKITUSTEN KRITEEREJÄ	40
5.1 Tiehallinnon pysäkkisuunnitteluohje	40
5.2 Kansainvälistä vertailua	41
6 PYSÄKIT OSANA PALVELUTASOMÄÄRITTELYÄ	43
6.1 Joukkoliikenteen palvelutason määrittämisvastuu	43
6.2 Palvelutasoluokat	43
6.3 Pysäkkien rooli palvelutason määrittelyssä	44
7 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	45
7.1 Luokitteluperiaatteita	46
LÄHTEET	48
LIITTEET	
Liite 1 Laadittujen pysäkkiluokittelujen vertailu	
Liite 2 Suunnitteluohjeiden vertailu	
Liite 3 Yhteysvälin Turku–Tampere linja-autopysäkkien luokittelu	

Termejä ja lyhenteitä

ELY-keskus: Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. ELY-keskukset ovat valtion aluehallintoviranomaisia, joiden vastuulla on muun muassa maanteiden tienpito sekä joukkoliikenteeseen liittyviä lupahallinto-, suunnittelu-, hankinta- ja rahoitustehtäviä. ELY-keskukset vastaavat myös maanteiden linja-autopysäkeistä ja katoksista. (Joukkoliikenne 2013.)

HSL: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. HSL vastaa jäsenkuntiensa Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon joukkoliikenteen suunnittelusta, hankkimisesta, markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta. HSL laatii myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. (Mikä on HSL? n.d.)

Joukkoliikennelaki: Nykyinen joukkoliikennelaki 869/2009 korvasi vuonna 2009 lain luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä. Sitä sovelletaan joukkoliikenteen harjoittavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla, jolle palvelusopimusasetuksesta muuta johdu (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:1 §).

Liikennevirasto: Liikennevirasto on valtionhallinnon keskusvirasto, jonka tehtävänä on ohjata koko maan liikennejärjestelmän kehittämistä ja käyttöä. Liikennevirasto huolehtii joukkoliikenteen peruspalvelutason toteutumisesta ohjaamalla ELY-keskusten joukkoliikennetoimintaa, kehittämällä uusia liikenteenhoitomalleja ja valmistelemalla alueellisen rahoituksen jaon. Liikenneviraston toimintaa ohjaa ja valvoo liikenne- ja viestintäministeriö. (Kenen vastuulla 2011; Tavoitteena toimiva joukkoliikenne 2003.)

Linja-autopysäkki: Linja-auton pysäyttämistä ja matkustajien kyytiin nousua ja poistumista varten tarkoitettu paikka. Tässä työssä pysäkillä tarkoitetaan myös linja-autoliikenteen käyttämiä asemia ja terminaaleja.

Palvelusopimusasetus: Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetus (EY) N:o 1370/2007 tuli voimaan vuonna 2009. Se määrittelee toimintatavat, joilla toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä parempilaatuisia, edullisempia, monilukuisempia tai luotettavampia henkilöliikenteen palveluja. Asetusta sovelletaan julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen maanteillä ja rautateillä tai muilla raideliikennemuodoilla. (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 1.)

Palvelutasomäärittely: Joukkoliikennelaki velvoittaa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason yhteistyössä kuntien ja maakuntien liiton kanssa (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:4 §). Palvelutasoon vaikuttavat muun muassa vuoroväli, liikennöinti-aika, ajoaika, informaatio ja linjaston selkeys (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 11–13).

Toimivaltainen viranomainen: Viranomaiset, viranomaisten ryhmittymät tai muut elimet, joilla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 2). Toimivaltainen viranomainen valitsee toimialueellaan käytettävät joukkoliikenteen järjestämistavat. Suomessa toimivaltaisina viranomaisina on 16 yksittäisten kuntien viranomaista, 10 seudullista kunnallista viranomaista sekä yhdeksän ELY-keskusta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 3:12 §, 3:14 §.)

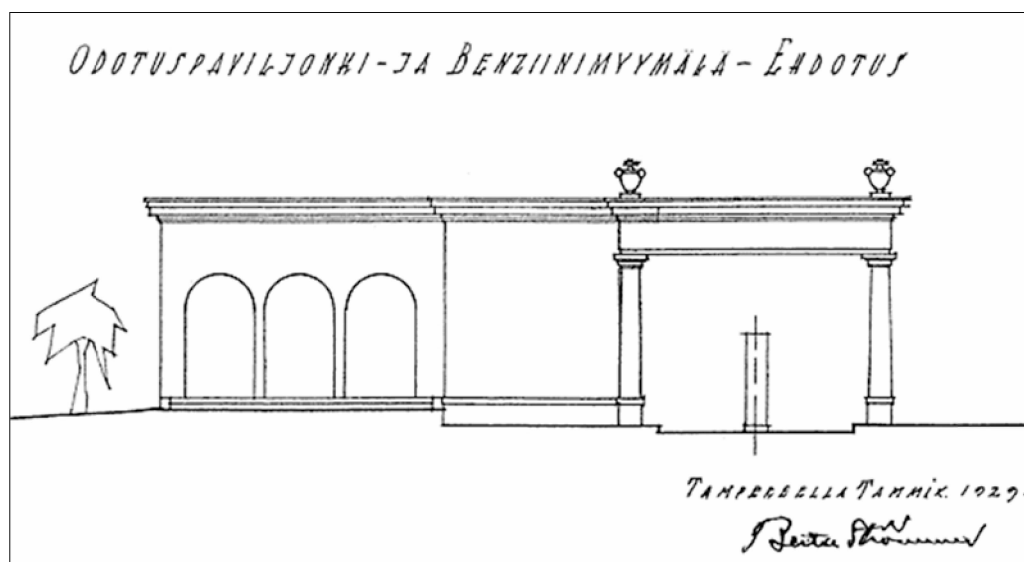
1 Johdanto

1.1 Pysäkit osana linja-autoliikennettä

Suomen ensimmäinen linja-auto lähti reitilleen Turusta kohti Uuttakaupunkia vuonna 1905, mutta matka katkesi moottoririkkoon ennen määränpäätä ja linja-auto hinattiin perille hevosten vetämänä. Bussiliikenteen suosio oli 1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana vähäistä ja alkoi kasvaa vasta 1920-luvulla linja-autojen teknisen kehityksen parantuessa; vuonna 1925 Suomessa oli jo yli 1 300 linja-autoa. (Vuosisata suomalaista autoilua 2007.)

Linja-autoilla ei ollut 1900-luvun alkupuolella vakituksia pysähtymispaikkoja, vaan suurpiirteisellä aikataululla kulkevat linja-autot ottivat matkustajia kyytiin esimerkiksi toreilta, rautatieasemilta ja kauppojen pihoilta. Vuonna 1928 perustettiin Linja-autoliikennöitsijän liitto ry (nykyinen Linja-autoliitto ry) ajamaan liikennöitsijöiden yhteistä etua ja vakiinnuttamaan linja-autoliikennettä. Liitto lähetti heti perustamisvuonaan muun muassa Tampereen kaupunginhallitukselle anomuksen lämmitettävien odotussuojien saamiseksi linja-automatkustajille. Mukaan neuvotteluihin saatiin bensiinintuottajia rahoittamaan linja-autoasemia. (Keskinen 2000; Niskanen 2006, 54–55.)

Suomen ensimmäiset linja-autoasemat avattiin Tampereella 1929, toinen itään ja toinen länteen suuntautuvaa kaukoliikennettä varten. Asemat olivat kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin suunnittelema (kuva 1). Ne olivat valmistuessaan merkittävä edistysaskel linja-autoliikenteelle ja malli myös muille kaupungeille. (Keskinen 2000; Niskanen 2006, 54–55.)

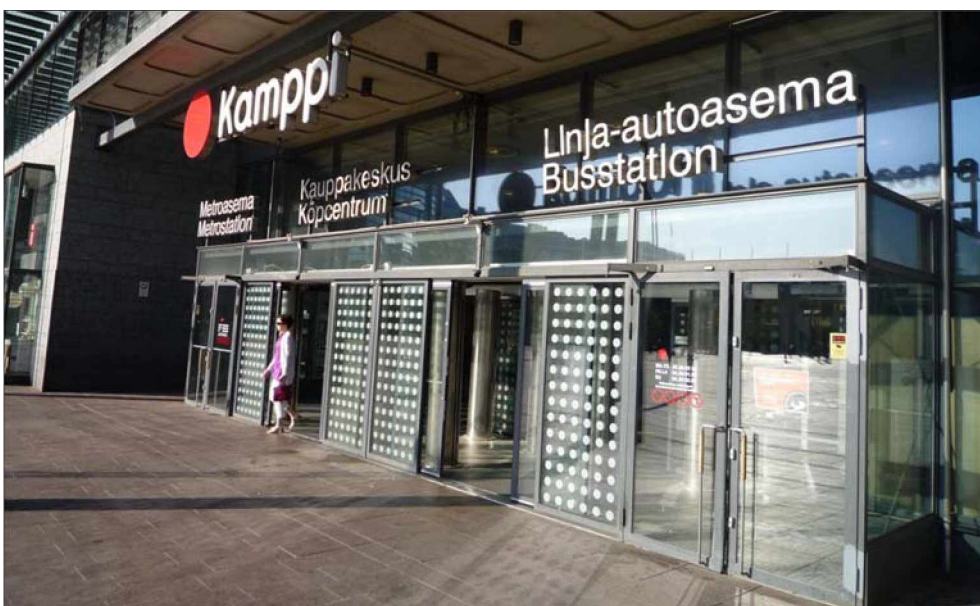


Kuva 1. Bertel Strömmerin suunnitelma Suomen ensimmäisestä linja-autoasemasta Tampereelle 1929

2010-luvun Suomessa on maanteiden varsilla lähes 66 000 liikennemerkillä merkittyä linja-autopysäkkiä. Tämän lisäksi katuverkolla on kymmeniä tuhansia kuntien ylläpitämiä pysäkkejä. (Tuominen, Setälä & Hyökki-Kotilainen 2012, 9–10.) Linja-autopysäkit toimivat osana jokaisen linja-autoasiakkaan matkaketjua lähtöpaikasta määränpäähän. Pysäkit edustavat useiden vuosikymmenten erilaista suunnittelu-, laatu- ja varustelukirjoa (kuvat 2–5), minkä takia ne eivät kaikilta osin täytä enää nykypäivän vaatimuksia ja ohjeita. Pysäkkien merkitys pelkkänä linja-auton pysähtymispaikkana on kuitenkin muuttunut enemmän osaksi joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja matkustusmukavuuden kokonaisuutta. Pysäkit toimivat myös imagotekijänä ja ”käyntikorttina” yksityisautoilijoille ja muille tienkäyttäjille, jotka eivät itse käytä joukkoliikennettä.



Kuva 2. Pysäkkitolppa kantatien 58 varrella Oriveden Onnistaipaleella



Kuva 3. Helsingin keskustassa sijaitsevassa Kampin terminaalissa yhdistyvät kaukoliikenteen ja Espoon seutuliikenteen linja-autoterminaalit, metroasema sekä myynniltään Suomen suurimpiin kuuluva ostoskeskus



Kuva 4. Tikanmaan pysäkki Raisiossa ei houkuttele käyttämään joukko-
liikennettä



Kuva 5. Valtatien 10 varressa oleva lasikatoksellinen pysäkki tarjoaa hyvän sää-
suojan linja-autoa odottaville matkustajille Liedossa

Linja-autopysäkkeihin ja niiden suunnitteluun kohdistetaan tavoitteita ja vaatimuksia eri osapuolten näkökulmista.

Matkustajien kannalta tärkeitä ominaisuuksia ja huomioon otettavia asioita ovat esimerkiksi

- pysäkin sijainti ja saavutettavuus
 - etäisyydet pysäkille ja pysäkiltä pois
 - jalankulkureitti pysäkille
 - saattoliikenne ja liityntäpysäköinti
 - vaihto-olosuhteet kulkuneuvosta toiseen
- turvallisuus
 - pysäkille saapuminen ja siltä poistuminen, tienylitystarve
 - linja-auton odottaminen
 - pysäkin ohittava liikenne, myös polkupyöräilijät (kuva 6)
 - valaistus, sosiaalinen kontrolli
- odotteluolosuhteet
 - muun muassa katos, penkki, roskakori
 - sade, tuuli, lumi
 - siisteys
- matkustajainformaatio
- esteettömyys
 - linja-autoon nousu ja poistuminen
 - pysäkin erottuminen ympäristöstä
 - apuvälineiden kanssa liikkuville tarpeeksi tilaa
 - ei tasoeroja katoksessa
 - näkövammaisten tarpeet, odotustilan ja kulkuväylien materiaalierot, kontrastivärit, kohokuviot



Kuva 6. Erityisesti linja-autosta poistuvan matkustajan turvallisuus paranee, kun pyöräilijät ohjataan pysäkin ohi katoksen takaa

Tien- ja kadunpitäjälle nousee matkustajanäkökulmien lisäksi tärkeiksi asioiksi myös pysäkin

- taloudellisuus, pysäkin ja varusteiden kustannukset
- turvallisuus
 - linja-auton hidastaminen ja kiihdyttäminen
 - liikenteen sujuvuus pysäkin ohi
 - mitoitus, pituuskaltevuudet
 - linja-autolla tilaa ajaa tarpeeksi lähelle pysäkin reunaa
 - useampi linja-auto yhtä aikaa pysäkillä
 - pysäkin havaittavuus
 - suojatien sijainti pysäkkiin nähden
- kunnossapito
 - kustannukset: katoksen hoitokustannukset ovat usein hankintainvestointia suuremmat
 - pysäkin ja väylän mitoitus kunnossapitokaluston mahtumiseksi, nopean ja tehokkaan koneellisen kunnossapidon mahdollistaminen
 - hoitoluokka
 - vastuiden jakautuminen esimerkiksi kunnan, ELY-keskuksen, maanosyrityksen ja kiinteistön omistajan kesken
 - sääolosuhteet, ilklivalta
 - kestävyys, pitkäikäisyys, materiaalivalinnat

- ympäristö
 - melu, tärinä
 - roskaaminen
 - kaupunkikuvalliset ja kulttuurimaisemalliset vaatimukset ulkonäölle

Myös pysäkkiä käyttävillä liikennöitsijöillä on edellä mainittujen ominaisuuksien lisäksi erilaisia vaatimuksia pysäkkeihin kohdistuen, kuten

- sujuvuuden kannalta riittävän suuri pysäkkien keskinäinen etäisyys
- pysäkillä ajon sujuvuus ja nopeus
- pysäkillä odottavan matkustajan havaitseminen
- pysäkin ulkonäkö, ilme, imago (kuva 7)
- kuljettajien turvallisuus ja odotustilat erityisesti päätepysäkeillä



Kuva 7. Jokeri-runkolinjan pysäkeillä on Espoossa ja Helsingissä muista pysäkeistä poikkeava ulkonäkö. Jokeri-vuorot pysähtyvät vain niille erikseen merkityillä pysäkeillä.

Eri ympäristöissä pysäkkeihin kohdistuu erilaisia odotuksia ja vaatimuksia. Suurten kaupunkien katuverkon keskustapysäkit (kuva 8) palvelevat erityyppistä linja-auto-liikennettä, erilaisia matkustajamääriä, erilaista linja-autokalustoa ja erilaisia matkustustarpeita kuin harvaan asutun maaseudun tai kaukoliikenteen maantiepysäkit (kuva 9). Myös edellä mainittujen eri osapuolten, matkustajien, tienpitäjän ja liikennöitsijän, odotukset niitä kohtaan ovat erilaiset. Pysäkin rooli osana joukkoliikennejärjestelmää, infrastruktuuria ja yhdyskuntarakennetta sekä maankäytön suunnittelua vaihtelee merkittävästi riippuen pysäkin sijainnista.



Kuva 8. Kaupunkikeskustojen pysäkit palvelevat suuria matkustajamääriä ja tiheitä vuorovälejä



Kuva 9. Maaseudun linja-autopysäkkien merkitys ja niihin kohdistuvat odotukset poikkeavat kaupunkiseutujen pysäkeistä

1.2 Työn tavoitteet

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella ja priorisoida eri luokkiin erilaisten kriteerien perusteella. Näitä voivat olla muun muassa pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi ja määrä, pysäkin asema joukkoliikenteen reittiverkossa, pysäkin sijainti yhdyskuntarakenteeseen tai tieverkkoon nähden, matkustajien määrä tai esimerkiksi pysäkin hoitoluokitus tai liityntäpysäköinnin tarve. Pysäkkien luokitteluja ja priorisointeja käytetään eri tarkoituksiin suunnittelun eri tasoilla lähtien yleispiirteisestä maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta aina pysäkkien laatu-, varuste- ja hoitotason konkreettisesti määrittäviin ohjeisiin ja suunnitelmiin saakka.

Suomessa ei ole olemassa virallista ohjeistusta linja-autopysäkkien luokitteluun. Tämän esiselvityksen tavoitteena on helpottaa pysäkkien luokittelua tulevaisuudessa perehtymällä pysäkkiluokittelun tavoitteisiin, käyttötarkoituksiin ja periaatteisiin. Raportti toimii yhtenä esiselvityksenä Liikenneviraston Pysäkkistrategia-projektille ja tarkoituksena on nostaa esille aiheita, jotka vaativat vielä jatkoselvitystä.

Raporttia kirjoitettaessa on ollut tavoitteena vastata muun muassa seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Miten Suomen lainsäädännössä käsitellään pysäkkejä?
- Miksi pysäkkejä luokitellaan ja mitä luokittelulla saavutetaan?
- Minkälaisia luokitteluja Suomessa on aiemmin käytetty ja minkälaisiin kriteereihin ne ovat perustuneet?
- Onko naapurimaissa virallisia, kansallisia ohjeita pysäkkien luokitteluun?
- Tarvitaanko eri tarkoituksiin ja eri olosuhteisiin erilaisia luokittelutapoja ja -kriteerejä?
- Mikä merkitys joukkoliikenteen palvelutasotavoitteilla on pysäkkien laatuun ja luokitteluun?

Esiselvitys on toiminut lähtökohtana myös pohdittaessa yhteysvälin Turku–Tampere linja-autopysäkkien luokittelua (liite 3).

Tutkimuskysymysten ratkaisemiseksi linja-autopysäkkien luokittelua koskevaa aineistoa on kerätty eri puolilta Suomea valituista joukkoliikennestrategioista, pysäkkiselvityksistä, liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä maakunta- ja yleiskaavoista. Näiden lisäksi työhön on käytetty tietoja liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston sekä entisen Tiehallinnon (nykyisin Liikennevirasto) pysäkkejä ja joukkoliikennettä koskevista ohjeista ja muista julkaisuista.

Pysäkkien valtakunnallisia luokittelukäytäntöjä Ruotsista, Virosta, Norjasta ja Tanskasta on selvitetty haastatteleamalla sähköpostitse paikallisia joukkoliikenneviranomaisia.

2 Linja-autoliikennettä ja pysäkkejä koskeva lainsäädäntö

Linja-autoliikennettä ja pysäkkejä käsitellään muun muassa tieliikennelaissa ja -asetuksessa, EU:n palvelusopimusasetuksessa ja linja-automatkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa, joukkoliikennelaissa, maantielaisissa, maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmälaissa (taulukko 1). Näiden lisäksi pysäkkeihin liittyviä vastuita on määritelty esimerkiksi Liikenneviraston ja Suomen Kuntaliiton julkaisussa Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa sekä HSL:n toimesta laaditussa Helsingin seudun liityntä-pysäköintistrategiassa.

Taulukko 1. Yleiskuva laeista ja asetuksista, joissa käsitellään linja-autoliikennettä ja pysäkkejä.

Laki tai asetus	Lain tai asetuksen sisältönä muun muassa
Maantielaki 503/2005	Maantiehen kuuluvat alueet, tienpito, tienpitäjä ja tienpitoviranomainen (1:5, 9–11 §).
Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999	Katu- ja liikennealue, kadunpito (12:83–84 §).
Tieliikenneasetus 182/1982	Pysäkkiliikennemerkit ja tiemerkinnot (3:19 §, 5:43 §, 5:45 §).
Tieliikennelaki 267/1981	Tien antaminen pysäkiltä lähtevälle linja-autolle (2:22 §).
Joukkoliikennelaki 869/2009	Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, vastuu joukkoliikenteen suunnittelusta, lupamenettely, toimivaltaiset viranomaiset, liikenteen harjoittaminen, tietojen luovuttaminen viranomaisille.
Palvelusopimusasetus (EY) N:o 1370/2007	Toimintatavat toimivaltaisille viranomaisille varmistaa markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia palveluita.
Linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus (EU) N:o 181/2011	Matkustajien syrjimätön kohtelu, oikeudet onnettomuus-, peruuntumis- ja viivästymistapauksissa, vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustaminen, matkustajille annettava tieto, valitusten käsittely.

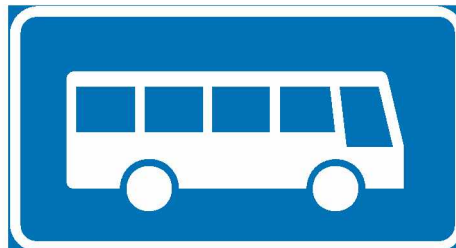
2.1 Vastuu pysäkeistä

Liikenneväylät jaotellaan hallinnollisesti maanteihin, katuihin ja yksityisteihin. Maantien tienpidosta ja sen kustannuksista vastaa tienpitäjänä valtio ja tienpito-
viranomaisena toimii toimivaltainen ELY-keskus (Maantielaki 503/2005 1:10–11 §). Valtio vastaa maanteiden pysäkkialueiden ja -katosten toteutuksesta ja kunnossa-
pidosta. Kadun suunnittelemisen, rakentamisen sekä kunnossa- ja puhtaanapidon
järjestäminen kuuluu kunnalle (MRL 132/1999 12:84 §). Kunnan vastuulla ovat myös
katuverkolla sijaitsevat pysäkit. Yksityistiet ovat yksityisten kiinteistönomistajien ja
muiden tieosakkaiden ylläpitämiä teitä.

2.2 Pysäkkiliikennemerkit

Lähtökohtana on, että linja-autot pysähtyvät niille järjestetyillä pysäkeillä, jotka on
merkitty tieliikenneasetuksen mukaisilla ohjemerkeillä. Pysäkit sijoitetaan teille ja
kaduille, joilla on aikatauluun ja säännöllisiin reitteihin perustuvaa julkista linja-
autoliikennettä. (Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus 2003, 10.) Haja-
asutusalueiden vähäliikenteisillä teillä linja-autot pysähtyvät käytännössä myös il-
man pysäkkimerkkiä. Myös kaupunkiliikenteen palvelulinjat pysähtyvät yleensä tar-
peen vaatiessa merkittyjen pysäkkien ulkopuolella, mikäli se on liikenneturvallisuutta
vaarantamatta mahdollista.

Tieliikenneasetuksen kolmannen luvun 19 §:ssä esitetään kaksi linja-autopysäkkejä
koskevaa ohjemerkkiä, paikallisliikenteen linja-auton keltapohjainen pysäkkimerkki
531 sekä kaukoliikenteen linja-auton sinipohjainen pysäkkimerkki 532 (kuva 10). Py-
säkillä käytetään vain joko toista tai molempia merkkejä linja-autoliikenteen luon-
teesta riippuen. Merkkien vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi voidaan
pysäkin kohdalla käyttää myös valkoista BUS-tiementä (TLA 182/1982 5:45 §).



Kuva 10. Linja-autopysäkkien ohjemerkit 531 ja 532

Tieliikenneasetus kieltää pysäyttämästä tai pysäköimästä muita ajoneuvoja pysäkillä,
paitsi kyytiin nousemista tai siitä poistumista varten, jos se tapahtuu linja-
autoliikennettä estämättä. Pysäyttämisrajoitusta voidaan osoittaa myös yhtenäisellä
keltaisella reunamerkinnällä. (TLA 182/1982 3:19 §, 5:43 §.)

Pikavuorolinjojen pysäkit merkitään tieliikenneasetuksen mukaisesti lisäkilvellä kau-
koliikenteen pysäkkimerkin yhteyteen (kuva 11). Asetuksessa ei ole erikseen määritel-
ty kyseisen lisäkilven ulkonäköä tai siinä lukevaa tekstiä, mutta lisäkilpien värit ovat
yleensä samat kuin päämerkissä (TLA 182/1982 3:21 §). Pysäkkimerkin yhteyteen voi-
daan asettaa myös pysäkin nimi, linjojen numerotunnukset ja päätepisteiden tai reit-
tien nimet, kunnan vaakuna sekä tariffin ja liikenteenharjoittajaryhmän tunnus (TLA
182/1982 3:19 §).



Kuva 11. Esimerkki pikavuoro-lisäkilvestä kaukoliikenteen pysäkkimerkin yhteydessä Porissa.

Tieliikennelain toinen luku käsittelee liikennesääntöjä ja sen 22 § tien antamista pysäkillä lähtevälle linja-autolle. Pysäkillä lähtevälle linja-autolle on lain mukaan annettava esteetön pääsy pysäkillä, kun tiellä käytettävä suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h. Muiden varoittamiseksi linja-auton kuljettajan on lain mukaan annettava hyvissä ajoin suuntamerkki aikoessaan lähteä pysäkillä liikkeelle ja noudatettava erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi. Linja-autoliikenteen sujuvuutta voidaan joissain tapauksissa parantaa laskemalla tien nopeusrajoitusta juuri laissa mainittuun enintään 60 kilometriin tunnissa, jolloin linja-autojen liikkeellelähtö pysäkillä helpottuu ja nopeutuu.

2.3 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki

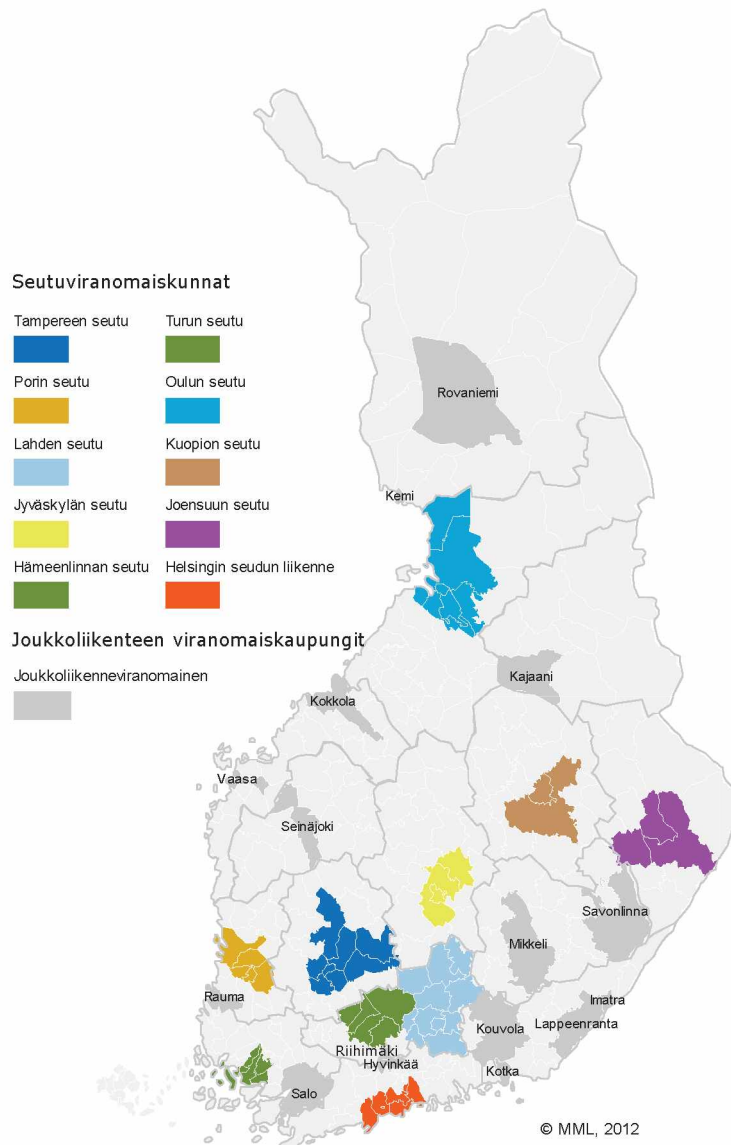
Euroopan unionin kaikissa jäsenvaltioissa tuli 3.12.2009 voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston joukkoliikenteen palvelusopimusasetus. Asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa julkisen liikenteen palvelut, jotka ovat markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä parempilaatuisia, edullisempia, monilukuisempia tai luotettavampia. Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan myös ehdot, joiden perusteella toimivaltaiset viranomaiset korvaavat liikenteen harjoittajalle aiheutuvat kustannukset tai myöntävät yksinoikeuksia. Asetusta sovelletaan julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen maanteilla ja rautateilla tai muilla raideliikennemuodoilla. (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 1 (EYVL N:o L 315, 3.12.2007, 6.))

Palvelusopimusasetus loi tarpeen poistaa Suomen kansallisesta lainsäädännöstä ristiriidat asetukseen nähden sekä määritellä toimintatavat silloin, kun palvelusopimusasetusta ei sovellettaisi joukkoliikennettä järjestettäessä. Suomessa aiemmin käytetty laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä korvattiin palvelusopimusasetuksen kanssa yhtä aikaa 3.12.2009 voimaan tulleella joukkoliikennelakilla. Lain tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä siten, että välttämättömät, jokapäiväiset joukkoliikennepalvelut ovat käytettävissä koko maassa. Lisäksi tavoitteena on kasvat-

taa korkean palvelutason avulla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:3 §.)

2.4 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen järjestämistavat

Palvelusopimusasetuksen 2 artiklassa määritellään toimivaltaisiksi viranomaisiksi ne viranomaiset, viranomaisten ryhmittymät tai muut elimet, joilla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Joukkoliikennelain 12 ja 14 §:ssä on mainittu nämä palvelusopimusasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset Suomessa: yksittäisten kuntien viranomaiset (yhteensä 16 kappaletta), seudulliset kunnalliset viranomaiset (10 kpl) sekä ELY-keskukset (9 kpl) (kuva 12).



Kuva 12.

Joukkoliikenteen seutuviranomaiskunnat ja viranomaiskaupungit Suomessa. Toimivaltaiset ELY-keskukset ovat joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia muissa kuin laissa erikseen nimetyissä yksittäisissä kunnissa ja seudullisten viranomaisten kunnissa.

Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on valittava toimialueellaan käytettävät joukkoliikenteen järjestämistavat (Joukkoliikennelaki 869/2009 3:14§). Toimialueen eri osille voidaan valita erilaisia järjestämistapoja. Vaihtoehtoina ovat täysin markkinaehtoinen liikenne, palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetty liikenne tai markkinaehtoinen liikenne, jota täydennetään erilaisina yhdistelminä palvelusopimusasetuksen mukaisella liikenteellä.

Täysin markkinaehtoinen liikenne perustuu vapaalle kilpailulle. Liikenne toimii liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun mukaisesti eikä liikenteenharjoittajille makseta julkista tukea. Markkinaehtoisessa liikenteessä voi syntyä uusia innovaatioita, konsepteja ja joukkoliikenteen kilpailukykyä parantavia tekijöitä liikenteenharjoittajien kilpaillessa asiakkaista esimerkiksi reitin, laadun, hinnan, palvelutason tai aikataulun avulla. Vaarana on, että täysin markkinaehtoinen liikenne jättää heikon kysynnän alueet kokonaan ilman joukkoliikennepalveluja. (Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista 2012, 2–9.)

Jos joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää markkinaehtoista liikennettä parempia julkisen liikenteen palveluja, järjestetään ne EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Asetusta sovellettaessa viranomaisen on aina selkeästi määritettävä korvausperusteet ja mahdollisten yksinoikeuksien luonne ja laajuus sekä annettava julkisen liikenteen velvoitteet, jotka liikenteenharjoittajan on täytettävä (Neuvoston asetus 1370/2007 art. 4).

Myös muut kuin toimivaltaisena viranomaisena toimivat kunnat tai kuntayhtymät saavat joukkoliikennelain 14 a §:n perusteella täydentää alueensa joukkoliikennepalveluja palvelusopimusasetuksen mukaisella liikenteellä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia. Liikenne voi ulottua vähäisessä määrin kunnan tai kuntayhtymän varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Vuonna 2009 valtio ja kunnat rahoittivat kotimaan julkista joukkoliikennettä lipputukina, liikennepalveluiden ostoina ja matkakustannusten korvauksina yhteensä noin 570 miljoonalla eurolla (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011 2013, 16).

Toukokuussa 2013 Liikennevirasto ja kunnat allekirjoittivat Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n perustamisasiakirjat. Yhtiön tarkoituksena on hankkia, ylläpitää ja kehittää joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää yli 20 keskeisimmällä kaupunkiseudulla Suomessa. (Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy perustettiin 2013.)

2.5 Liikenneluvat henkilöiden ammattimaiseen kuljettamiseen linja-autolla

Joukkoliikennelain 9 §:n mukaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla tarvitaan joukkoliikennelupa. Se oikeuttaa harjoittamaan tilausajoliikennettä koko Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta sekä palvelusopimusasetuksen mukaista linja-autoliikennettä toimivaltaisen viranomaisen, kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan. Joukkoliikenneluvan myöntää Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja se on voimassa viisi vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:10 §, 5:30 §.)

Markkinaehtoiseen reittiliikenteeseen linja-autolla tarvitaan joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikennelupa, jonka myöntää se ELY-keskus, jonka toimivalta-alueella pisin osa reitistä on. Joukkoliikennelain 12 §:ssä mainitut yksittäisten kuntien viranomaiset tai seudulliset kunnalliset viranomaiset myöntävät reittiliikenneluvat yksinomaan niiden toimivalta-alueilla harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Reittiliikennelupa on voimassa enintään 10 vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:12 §, 5:30 §.)

Kutsujoukkoliikenneluvalla saa harjoittaa kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. Joukkoliikennelaki kieltää kutsujoukkoliikenneajot taksiasemilta ja ilman ennalta tehtyä tilausta pysäkeiltä eikä niitä saa tarjota julkisella paikalla. Toimivaltainen ELY-keskus myöntää toiminta-alueensa kutsujoukkoliikenneluvat. Yksinomaan joukkoliikennelain luvuissa 12 ja 13 mainittujen kuntien toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsuliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen. Ainoastaan HSL-kuntayhtymän toimivalta-alueella harjoitettavaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää HSL-kuntayhtymä. Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. (Joukkoliikennelaki 869/2009 2:9 §, 3:13 §, 5:30 §.)

2.6 Reittiliikennelupahakemus ja toimivaltaisen viranomaisen ohjaus pysähtymiskäytäntöihin

Reittiliikennelupahakemuksessa ilmoitetaan haettavan liikenteen reitti ja kaikki tai tärkeimmät pysäkit (kuva 13). Lähtökohtana markkinaehtoisessa liikenteessä on, että hakija voi itse valita haluamansa pysäkit, jotka ovat liikennöintiin käytettävissä. Toimivaltainen viranomainen voi ohjata liikennöitsijöitä käyttämään yhdenmukaista pysähtymiskäytäntöä pysäkkitalan riittämiseksi ja joukkoliikennejärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi. Näitä yhtenäisiä käytäntöjä olisi jatkossa hyvä miettiä toimivaltaisten viranomaisten kesken. Reittiliikennelupahakemusta ei voida kuitenkaan hylätä siksi, että ohjausta ei ole noudatettu, jos pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. (Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista 2012, liite 1.)

Haettavan liikenteen luonne		
<input type="checkbox"/> Pikavuoroliikenne	<input type="checkbox"/> Vakiovuoroliikenne	<input type="checkbox"/> Kaupunkiliikenne
<input type="checkbox"/> Muu, mikä? _____		
Haettavan liikenteen pysäkit, aikataulu ja kartta, sekä tarvittaessa selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat käytettävissä liikennöintiin. (suositellaan erillisten liitteiden käyttämistä)		
Ilmoitus siitä, onko hakemuksen jättämistä edeltänyt joukkoliikennelain 7 §:n mukainen liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö		
<input type="checkbox"/> Yhteistyötä ei ole ollut	<input type="checkbox"/> Yhteistyötä on ollut, mistä selvitys liitteessä	
Hakemukseen liittyvät muut lupahakemukset		
4. Hakemuksen perustelut (tarvittaessa eri liitteelle)		
Selvitys siitä, miten palvelutasomääritykset on otettu huomioon (myös hinnasto ja palvelun laatu) sekä muut perustelut		

Kuva 13. Reittiliikennelupahakemukseen merkitään muun muassa liikenteen luonne, pysäkit, aikataulu ja kartta

Kilpailun vapautuessa liikenteenharjoittajia voi kiinnostaa pysähtyä matkustajia varten myös sellaisissa paikoissa, joissa pysäkkejä ei aikaisempien käytäntöjen mukaisesti ole ollut, esimerkiksi huoltoasemien pihoilla. Lainsäädäntö ei yksiselitteisesti määrittele, missä linja-autot saavat pysähtyä, ja tulevaisuudessa olisikin hyvä arvioida, mikä on tällaisissa tilanteissa toimivaltaisen viranomaisen säätelyn tarve. Mitä hyötyjä tai haittoja uusista pysähtymispaikoista voi olla eri osapuolille ja minkälaista panostusta uudet pysäkkijärjestelyt yhteiskunnalta mahdollisesti vaativat?

2.7 Pikavuoropysäkkien merkityksen muuttuminen

Aiemmin voimassa olleessa laissa luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä määriteltiin pikavuoroliikenteeksi nopea linjaliikenne, joka pysähtyy vain liikenneluvassa määritellyillä pysäkeillä (Henkilöliikennelaki 343/1991 1:2 §). Henkilöliikennelain kumonnut, nykyisin voimassa oleva joukkoliikennelaki ei käsittele pikavuoroja erillisenä liikennetyyppinä eikä edes tunnista pikavuoroliikenne-käsitettä. Näin ollen lupaviranomainen ei joukkoliikennelain perusteella pysty enää määrittelemään, millä pysäkeillä pikavuoroliikenne saa tai ei saa pysähtyä. Liikenteenharjoittaja saa reittilupahakemusta tehdessään valita itse myös pikavuoroliikenteelle haluamansa liikennöintiin käytettävissä olevat pysäkit.

Pikavuorokäytäntöjen muuttuminen voi tulevaisuudessa olla matkustajan näkökulmasta epäloogista ja harhaanjohtavaa, jos saman linja-autoreitin pysäkit vaihtelevat vuorosta ja liikenteenharjoittajasta riippuen. Myös tienpitäjän ja pysäkkien kehittämisen kannalta lakimuutoksen vaikutukset ovat aiempaan tilanteeseen verrattuna merkittäviä. Koska eri liikennettä palvelevilla pysäkeillä on erilaisia vaatimuksia eri ympäristöissä, voi nykyistä useampien pysäkkien saaminen vastaamaan pikavuoroliikenteen tarpeita tuottaa ongelmia.

Esimerkiksi linja-autoliikenteen sujuvuuden, pysäkin mitoituksen, pysäkkitalan riittävyyden ja pysäkkiin kohdistuvien kustannusten perusteella tulisi pohtia yhtenäisiä pysähtymiskäytäntöjä, jotka hyödyttävät sekä tienpitäjää, liikenteenharjoittajaa että erityisesti joukkoliikennettä käyttävää matkustajaa. Jatkossakin on tärkeää saada selville pikavuororeittien käytetyimmät pysäkit, joiden sijainti ja laatutaso vastaavat linja-automatkatseijien, liikennöitsijöiden ja tienpitäjän odotuksia, tarpeita ja toiveita. Kyseiset pysäkit voitaisiin merkitä myös tulevaisuudessa tieliikenneasetuksessa mainitulla pikavuorolinjan lisäkilvellä. Hyvä sijainti ja korkea laatutaso voivat houkutella joukkoliikenteelle lisää käyttäjiä. Näin myös markkinaehtoisien liikenteen liikenteenharjoittajat haluaisivat todennäköisemmin pysähtyä juuri tienpitäjän pikavuoroliikenteelle tarkoittamalla pysäkeillä.

2.8 Palvelutasomäärittely

Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:4 §.) Palvelutasomäärittelyn ja -tavoitteiden kytkeytymismahdollisuuksia pysäkkien laatuun ja luokitteluun on käsitelty tarkemmin luvussa 6 Pysäkit osana palvelutasomäärittelyä.

2.9 Joukkoliikennelain muuttuminen 1.7.2013

Hallitus teki huhtikuussa 2013 eduskunnalle esityksen joukkoliikennelain muuttamiseksi. Lakiin esitettiin lisättäväksi säännökset soveltaa Suomessa EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta. Esitys sisälsi myös viranomaisten vastuualueisiin liittyviä muutosehdotuksia. Eduskunta hyväksyi lakiehdotuksen toukokuussa 2013 ja joukkoliikennelain muutos tuli voimaan 1.7.2013. (EV 63/2013, HE 36/2013.)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011

Euroopan parlamentin ja neuvoston linja-automatkatustajien oikeuksia koskevaa asetusta n:o 181/2011 alettiin soveltaa 1.3.2013 alkaen. Sen tavoitteena on turvata matkustajien oikeudet onnettomuustapauksissa, erityiset oikeudet vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille sekä matkustajien oikeudet peruutus- ja viivästystapauksissa. Asetus sisältää velvoitteita linja-autoyrityksille, matkanjärjestäjille, matkatoimistoille ja terminaalien pitäjille. Sen säännökset ovat pakottavia, mutta liikenteenharjoittajat voivat tarjota matkustajan kannalta myös asetusta parempia sopimusehtoja. (HE 36/2013.)

Linja-automatkatustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artikla velvoittaa jäsenvaltioita nimeämään terminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan. 24 artiklan mukaan liikenteenharjoittajien ja terminaalien pitäjien on annettava omien toimivaltuuksiansa rajoissa matkustajille riittävästi tietoja koko matkan ajan. Asetuksen 28 artikla velvoittaa jäsenvaltioita nimeämään täytäntöönpanoelimet varmistamaan asetuksen noudattamisen. (HE 36/2013.)

Joukkoliikennelain muutokset

Linja-automatkatustajien oikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklassa tarkoitetuiksi toimivaltaisiksi viranomaisiksi tulivat joukkoliikennelain muuttuessa kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Joukkoliikennelaki velvoittaa 6 §:ssä viranomaisia suunnittelemaan joukkoliikennettä ottaen huomioon eri väestöryhmien, kuten lasten, nuorten, naisten, miesten, vanhusien ja vammaisten tarpeet. Kaikkien linja-autoliikenneluvan haltijoiden on määritettävä tarjoamiensa liikennepalveluiden osalta laatulupaus, josta on säädetty joukkoliikennelain 48 §:ssä. Laki ei kuitenkaan sisällä erikseen matkustajien oikeuksia koskevaa sääntelyä, vaan jättää liikenneluvan haltijalle oikeuden itse määritellä laatulupauksen mukaisen laatutason. Laatulupauksessa ei voida kuitenkaan heikentää EU:n linja-automatkatustajien oikeuksia koskevan asetuksen pakottavia ja velvoittavia säännöksiä.

Lakimuutoksen myötä Trafín tehtävät laajenivat, kun sille annettiin toimivalta nimetä asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut terminaalit ja linja-autoasemat, joissa on avustettava vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia. Terminaalit on nimettävä, vaikka ne eivät olisi täysin toimivia vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien kannalta. Käytännössä kyseiset matkustajat tarvitsevat kuitenkin sitä enemmän avustusta mitä huonommin asema soveltuu heille itsenäiseen liikkumiseen.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen tilastointi ja tutkimus siirrettiin lakimuutoksella liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle. Samalla lain 57 § muuttui velvoittamaan liikenteenharjoittajia luovuttamaan Liikennevirastolle tätä tehtävää varten liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä taloutta koskevia tietoja liike- ja ammattisalaisuuden estämättä. Lisäksi liikenteenharjoittajien on tulevaisuudessa luovutettava ajantasaisia reitti-, pysäkki- ja aikataulutietoja toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista ja valtakunnallista joukkoliikenteen koontitietokantaa varten.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti edellä mainituilla viranomaisilla on lakimuutoksen myötä oikeus luovuttaa saamaansa tietoa toiselle viranomaiselle salassapitovelvollisuuden estämättä, jos tiedon käyttötarkoitus ei muutu. Viranomaisilla on myös oikeus luovuttaa liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutietoja joukkoliikenteen palvelutasoa parantaviin ja kilpailukykyä edistäviin tarkoituksiin.

Useissa pysäkkien suunnitteluun, luokitteluun, varusteluun tai toimenpidesuunnitteluun liittyvissä hankkeissa olisi tärkeää saada selville pysäkkien käyttäjämäärät, jotta toimenpiteitä voidaan ohjata niille pysäkeille, joita käytetään todellisuudessa eniten. Vaikka joukkoliikenteen ja sen infrastruktuurin, kuten asemien ja pysäkkien, kehittämisellä voitaisiin lisätä koko linja-autoliikenteen kulkutapaosuutta ja saada lisää asiakkaita, ei liikenteenharjoittajilla ole kuitenkaan ollut aiemman lainsäädännön perusteella pakkoa luovuttaa mainittuja käyttäjämäärätietoja. Se, takaako kyseinen joukkoliikennelainmuutos pysäkkikohtaisia käyttäjämäärätietoja liikenteenharjoittajilta, on vielä epävarmaa.

Yhteenveto luvusta 2

- Pysäkit merkitään virallisilla tieliikenneasetuksen mukaisilla pysäkkimerkeillä.
- Pikavuoropysäkkien asemaa ja merkitystä tulevaisuudessa tulisi pohtia lisää. Lupaviranomainen ei voi enää määrätä pysähtymispaikkoja.
- Joukkoliikennelaki uudistui heinäkuussa 2013. Muutoksella on vaikutus matkustajien oikeuksiin, viranomaisten vastuiden jakautumiseen ja liikenteenharjoittajien tietojenluovutukseen.

3 Pysäkit osana koko matkan laatukäsitystä

3.1 Pysäkit ja joukkoliikenteen palvelutasotekijät

Linja-automatka koostuu muiden joukkoliikennemuotojen tavoin useista erilaisista osatekijöistä, joilla on vaikutusta koko matkan laatuun ja palvelutasoon. Näitä voivat olla esimerkiksi pysäkin saavutettavuus, linja-auton odottamiseen kuluva aika, kaluston laatu ja linjaston kattavuus. Tarkasteltavan liikenteen tyyppi vaikuttaa eri osatekijöiden merkittävyyteen.

Linja-autopysäkkien sijainnilla ja olosuhteilla voidaan vaikuttaa useaan palvelutason osatekijään ja sitä kautta koko matkan laatuun ja miellyttävyyteen. Kuvassa 14 on esillä pysäkkeihin liittyviä palvelutasotekijöitä ryhmiteltyinä neljään osatekijään: tarjonta, matka-aika, matkan laatutekijät sekä muut liikennejärjestelmäominaisuudet. Eri tekijöillä on vaikutusta toisiinsa ja ne ovat osin päällekkäisiä. (Pesonen, Moilanen, Tervonen & Weiste 2006, 14.)



Kuva 14. Palvelutason osatekijöitä, joihin linja-autopysäkkien sijainnilla ja pysäkkiolosuhteilla on vaikutusta

Tarjonnan osatekijät

Pysäkit vaikuttavat tarjonnan osatekijöistä ainakin saavutettavuuteen ja hallittavuuteen. Kävelymatkan enimmäispituussuositus pysäkillä on taajamassa 400–600 metriä ja haja-asutusalueella 1 000 metriä (Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus

2003, 14). Myös pidemmiltä etäisyyksiltä voidaan saada lisää linja-autoliikenteen käyttäjiä autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä parantamalla. Tiheä pysäkki-verkko vähentää kävely- ja saapumismatkoja, mutta toisaalta laskee linja-auton matkanopeutta ja kasvattaa täten kulkuneuvossa vietettyä ajoaikaa.

Matka on hallittavissa silloin, kun matkustaja voi olla varma sen toteutumisesta haluamallaan tavalla. Tarjonnan palvelutasotekijöihin kuuluvaan hallittavuuteen vaikuttavat muun muassa joukkoliikennejärjestelmän selkeys ja vaihtojen sujuvuus. Kehittämällä pysäkkejä saadaan parannettua matkan hallittavuutta.

Matka-ajan osatekijät

Pysäkeillä on vaikutusta myös matka-ajan palvelutasotekijöihin, joita ovat muun muassa odottelu-aika ennen pysäkillä lähtöä, siirtymisaika pysäkillä matkan alussa sekä pois pysäkillä matkan lopussa, odotusaika pysäkillä, ajoaika linja-autossa sekä mahdollisiin vaihtoihin kuluva aika.

Matka-ajan osatekijöiden arvoja voidaan vertailla keskenään antamalla niille erilaisia painokertoimia. Kulkuvälineessä ajoajan kerroin on 1, ja muita kokonaismatka-aikaan vaikuttavia tekijöitä painotetaan suhteessa siihen. Mitä korkeampi kerroin on, sitä ikävämmäksi aika koetaan. Odotusajan painokerroin on yleensä noin 1,5–2,0, joten sitä tulisi pyrkiä vähentämään enemmän kuin varsinaista ajoaikaa. (Pesonen ym. 2006, 46–47.) Pysäkin laatutaso vaikuttaa odotus- ja vaihtoaikojen kokemiseen ja painoarvoon.

Matkan laatutekijät

Matkan laatutekijöitä on vaikeampi arvioida, sillä osa niistä on matkustajien yksilöllisesti kokemaa palvelun laatua, jota on hankala mitata määrällisesti. Matkan laatutekijöistä pysäkkejä koskeviksi voidaan katsoa ainakin turvallisuus, täsmällisyys, matkustusmukavuus, informaatio sekä lippu- ja maksujärjestelmä.

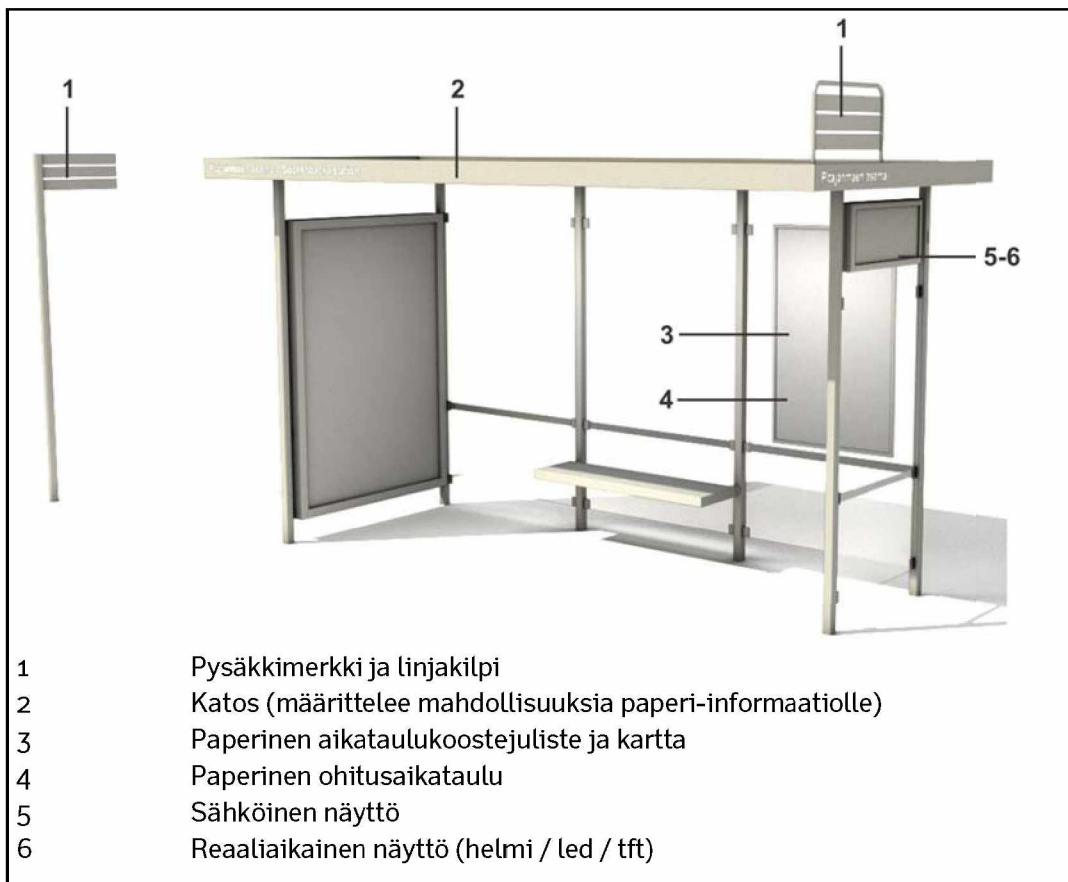
Pysäkkiin liittyvää turvallisuuden tunnetta luodaan jo kevyen liikenteen yhteyksillä pysäkillä ja pysäkillä. Pysäkin sijainnin tulee olla turvallinen niin linja-autoa odottavan matkustajan kuin ohittavan ajoneuvoliikenteenkin näkökulmasta. Myös kevyen liikenteen väylää käyttävien polkupyöräilijöiden reitti tulisi ohjata turvallisesti pysäkin kohdalla. Pysäkkialueen valaistus ja sosiaalinen kontrolli tekevät odottamisesta turvallisemman tuntuista ja niillä voidaan ehkäistä myös pysäkkiin kohdistuvaa ilkeävaltaa. Katos koetaan usein turvallisuuden tunnetta lisääväksi tekijäksi.

Täsmällisyyttä voidaan parantaa esimerkiksi ajantasauspysäkeillä, joita linja-auto ei saa ohittaa ennen aikataulussa määriteltyä aikaa. Pysäkin korkea laatutaso ja asianmukainen varustelu nostavat matkan matkustusmukavuutta. Pysäkeillä voidaan myydä lippuja esimerkiksi automaateista ja tarjota tietoa lippuvaihtoehtoista ja hinnoista.

Matkustajainformaatio

Matkustajille tuotettua matkaa koskevaa informaatiota voidaan tarjota ennen pysäkillä lähtöä, matkalla pysäkillä, pysäkillä odotellessa (kuva 15) sekä linja-autossa matkustettaessa. Informaatio voidaan jaotella staattiseen ja reaaliaikaiseen tietoon. Staattista informaatiota ovat esimerkiksi matkustajille jaettavat aikataulukirjat ja tiedotteet sekä pysäkillä olevat reittikartat, aikataulut ja tiedot pysäkkiä käyttävistä lin-

joista. Näiden muuttaminen on usein työlästä eivätkä ne tarjoa todelliseen liikennetilanteeseen perustuvaa tietoa.



Kuva 15. HSL:n informaatioluokitus pysäkillä

Reaaliaikaista matkustajainformaatiota ovat esimerkiksi pysäkillä näkyvä jäljellä oleva odotusaika ennen linja-auton saapumista ja erilaiset häiriö- ja poikkeustiedotteet, joita voidaan jakaa matkustajille esimerkiksi pysäkillä, internetissä ja tekstiviesteillä. Teknologian kehitys tarjoaa mahdollisuudet tuottaa koko ajan yksilöidympää ja tarkempaa informaatiota matkustajille. Jotta pysäkkeihin liittyvää tietoa voidaan jakaa, täytyy ne pystyä yksilöimään toisistaan esimerkiksi nimeämällä jokainen pysäkki.

Matkustajainformaatiota suunniteltaessa tulisi huomioida sen saatavuus kaikille käyttäjille, myös ikääntyville ja esimerkiksi näkövammaisille. Liian pienen tekstin lisäksi informaatio voi olla sijoitettuna pysäkillä liian korkealle tai heijastavan lasin taakse, jotka hankaloittavat heikkonäköisten mahdollisuuksia saada tietoa. Kohdevalaistus ja selkeät kontrastit helpottavat informaation luettavuutta. (Näkövammaisten Keskusliitto ry n.d.) Näyttöjen sijoittamista korkealle voidaan toisaalta perustella ilkeävalon ehkäisyllä ja niiden näkymisellä useammalle matkustajalle ruuhka-aikaisilla pysäkeillä.

Yksi Suomessa parhaillaan käynnissä olevista matkustajainformaation kehittämissankkeista on HSL:n lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2015 loppuun mennessä. Uuden järjestelmän myötä koko Helsingin seudun joukkoliikenne liitetään ajantasaisen matkustajainformaation piiriin, kaikkiin busseihin asennetaan näytöt seuraavan pysäkin nimeä varten ja ajoneuvojen satelliittipaikannuksen ansiosta poikkeustilanteiden informaatiota voidaan parantaa

ja rajata alueellisesti helpommin. Matkustajille tarjottavan informaation lisäksi HSL voi hyödyntää uutta järjestelmää myös muun muassa liikenteen hallinnassa, suunnittelussa ja laadun valvonnassa. Liikennevaloetuuksien toteuttaminen nykyistä laajemmin parantaa myös joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. (Lippu- ja informaatiojärjestelmä n.d.)

Muut liikennejärjestelmäominaisuudet

Muita liikennejärjestelmän ominaisuuksia, jotka liittyvät pysäkkien kautta koko matkan palvelutasoon ovat esimerkiksi linjaston yhdistävyys ja sosiaalinen tasapuolisuus. Pysäkkien sijainnilla voidaan yhdistää eri linjoja sekä liikennemuotoja keskenään. Hyvin saavutettavat, esteettömät ja turvalliset pysäkit ovat tukemassa kaikkien käyttäjäryhmien mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä iästä, varallisuudesta tai kunnosta riippumatta.

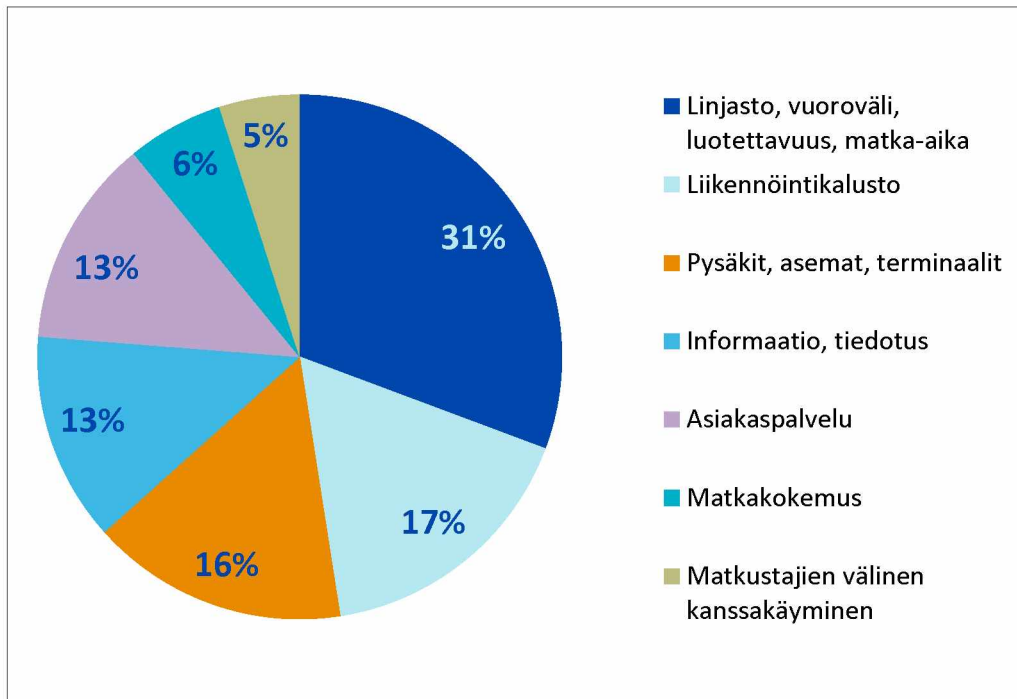
3.2 JOKOLA-hanke

Liikenne- ja viestintäministeriöllä oli vuosina 2004–2007 käynnissä joukkoliikenteen tutkimusohjelma JOTU, jonka osana toteutettiin JOKOLA-hanke: joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. Hankkeen tavoitteena oli selvittää ne laatutekijät, joiden perusteella matkustajat määrittävät saamansa joukkoliikennepalvelun laadun sekä mitkä näistä tekijöistä ovat heille kaikkein tärkeimpiä. (Vanhanen, Toiskallio, Aalto, Lehto, Lehmuskoski & Sihvola 2007.)

Tutkimuksessa yksittäiset joukkoliikenteen laatutekijät yhdistettiin seitsemäksi suuressa teemaksi (kuva 16). Yksittäiset laatutekijät sääsuoja, siisteys, liityntäpysäköinti ja esteettömyys yhdistettiin pääteemaksi ”Pysäkit, asemat, terminaalit” (kuvassa oranssina sektorina). Vuonna 2006 toteutetussa verkkokyselyssä vastaajat arvioivat jokaista joukkoliikenteen laatutekijää yksitellen muita saman teeman laatutekijöitä vastaan (analyttinen hierarkiaprosessi).

Tutkimuksen perusteella tärkeimmäksi joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavaksi teemaksi nousi ”Linjasto, vuoroväli, luotettavuus, matka-aika”, jonka painoarvo matkan kokonaislaadusta oli 31 %. Pysäkkien, asemien ja terminaalien merkitys oli kolmanneksi tärkein 16 %:n painoarvolla.

Yksittäisistä laatutekijöistä merkittävimpänä (n. 11 %) pidettiin luotettavuutta ja aikataulussa pysymistä. Toiseksi merkittävin (n. 8 %) oli vuoroväli ja jaetulla kolmannella sijalla oli sääsuoja (n. 6 %), jota pidettiin yhtä merkittävänä kuin matka-aikaa (n. 6 %).



Kuva 16. Joukkoliikenteen koetun kokonaislaadun painoarvot pääteemoittain. Pysäkeillä, asemilla ja terminaaleilla oli tutkimuksessa noin 16 % merkitys kokonaislaadusta.

Yhteenveto luvusta 3

- Joukkoliikenteen koettuun kokonaislaatuun ja palvelutasoon vaikuttavat erilaiset osatekijät. Linja-autopysäkeillä voidaan vaikuttaa moniin näistä palvelutasotekijöistä.
- Pysäkillä odottelu-aika mielletään yleensä ikävämmäksi kuin varsinainen linja-autossa käytetty ajoaika. Pysäkin laatutasolla on merkitystä odotusajan kokemukseen.
- Pysäkkien, asemien ja terminaalien painoarvo joukkoliikenteen koettuun kokonaislaatuun on JOKOLA-tutkimuksen mukaan noin 16 %. Pysäkkien,

4 Pysäkkiluokittelun tavoitteet ja käyttötarkoitukset

Linja-autopysäkkejä voidaan luokitella erilaisiin luokkiin erilaisten kriteerien perusteella. Luokittelun avulla voidaan esimerkiksi ohjata maankäyttöä, luoda pysäkeille varuste- tai laatuvaatimustasoja, vertailla pysäkkien keskinäistä tärkeysjärjestystä ja ohjata pysäkkeihin kohdistuvia kehitys-, hoito- ja kunnostustoimenpiteitä. Luokittelua voidaan toteuttaa hyvin eri tavoin ja erityyppisissä asiayhteyksissä, kuten maakunta- ja yleiskaavoituksen yhteydessä, liikennejärjestelmäsuunnitelmatasolla, joukkoliikennestrategioissa, laatukäytäväselvityksissä, pysäkkiselvityksissä sekä pysäkkeiden suunnitteluohjeissa.

4.1 Maakunta- ja yleiskaavoitus

Maakunta- ja yleiskaavoihin voidaan merkitä erityyppisiä joukkoliikennettä ja pysäkkejä koskevia merkintöjä. Kaavojen laajasta näkökulmasta johtuen niissä on mielekästä keskittyä vain merkittävimpiin pysäkkikohteisiin eli matkakeskuksiin, terminaalihin, linja-autoasemiin ja tärkeimpiin vaihto- ja liityntäpysäkkeihin. Pysäkkikohteita käsitellään ja luokitellaan kaavoissa, jotta niille voidaan varmistaa aluevaraukset ja edistää niiden toteuttamista ja toisaalta ohjata muuta maankäyttöä tukeutumaan joukkoliikennejärjestelmän ympärille.

Maakuntakaava

Maankäyttö- ja rakennuslain neljännen luvun mukaisesti maakuntakaava on osa maakunnan suunnittelua, josta huolehtii maakunnan liitto. Maakuntakaavassa esitetään periaatteet alueiden käytölle ja yhdyskuntarakenteelle sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Kaavaa laadittaessa on otettava huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja kiinnitettävä erityistä huomiota esimerkiksi ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen järjestelyihin. Maakuntakaava esitetään kartalla ja se ohjaa yleiskaavan ja asemakaavan laatimista ja muuttamista. Maakunnan liiton ylin päättävä elin hyväksyy maakuntakaavan ja asianomainen ministeriö vahvistaa sen. (MRL 132/1999.)

Ympäristöministeriön Maakuntakaavamerkinnät ja -määräykset, opas 10 -julkaisussa kuvataan maakuntakaavamerkintöjen käyttötarkoitusta. Oppaan esimerkin mukaisesti seudullisesti merkittäviä liikennealueita, kuten matkakeskuksia, lentokenttiä ja satamia merkitään liikennealue-merkinnällä (kuvassa 17 ylimpänä). Maakuntakaavassa suositellaan kuitenkin käyttämään selkeyden vuoksi mieluummin tarkemmin määritettyjä liikennealueiden alaluokkia ja kohdemerkintöjä (kuvassa 17 alhaalla).



Liikennealue.



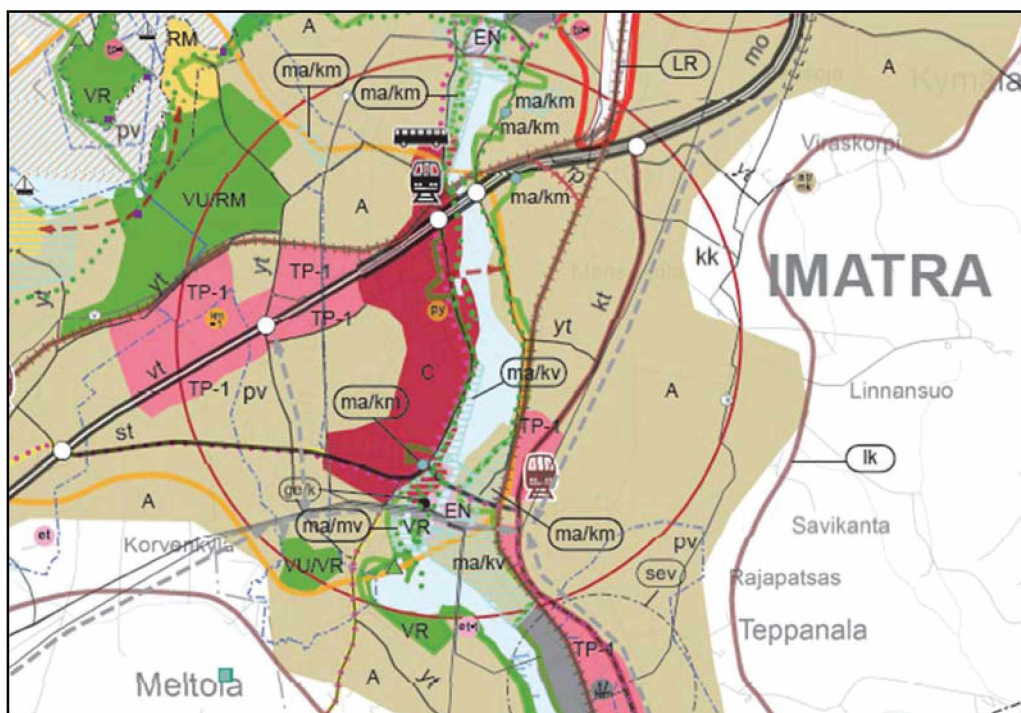
Maaliikenteen alue.



*Liikenneterminaali/julkisen liikenteen vaihtopaikka/matkakeskus
(kohdemarkintä).*

Kuva 17. Ympäristöministeriön esimerkkimerkinnät maakuntakaavan liikenne-alueelle, maaliikenteen alueelle sekä kohdemerkintä liikenneterminaalille, julkisen liikenteen vaihtopaikalle tai matkakeskukselle

Vuonna 2010 vahvistetussa Pohjanmaan maakuntakaavassa ja vuotta myöhemmin vahvistetussa Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (kuva 18) on osoitettu maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien matkaterminaalien sijainnit.



Kuva 18. Etelä-Karjalan maakuntakaavaan on muun muassa Imatralle merkitty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät linja-auto- ja junaliikenteen matkaterminaalit

Hämeen maakuntakaavaan (vahvistettu 2006) on merkitty matkakeskusten lisäksi myös valtakunnalliseen liikenneverkkoon liittyvät merkittävät linja-autoliikenteen vaihtopaikat. Maakuntakaavan vahvistettuna osana ovat lisäksi kyseisten kohteiden kehittämissuosituksat.



Henkilöliikenteen terminaalialue.

ja kohdemerkinnät



Linja-autoasema/julkisen liikenteen vaihtopaikka/matkakeskus.

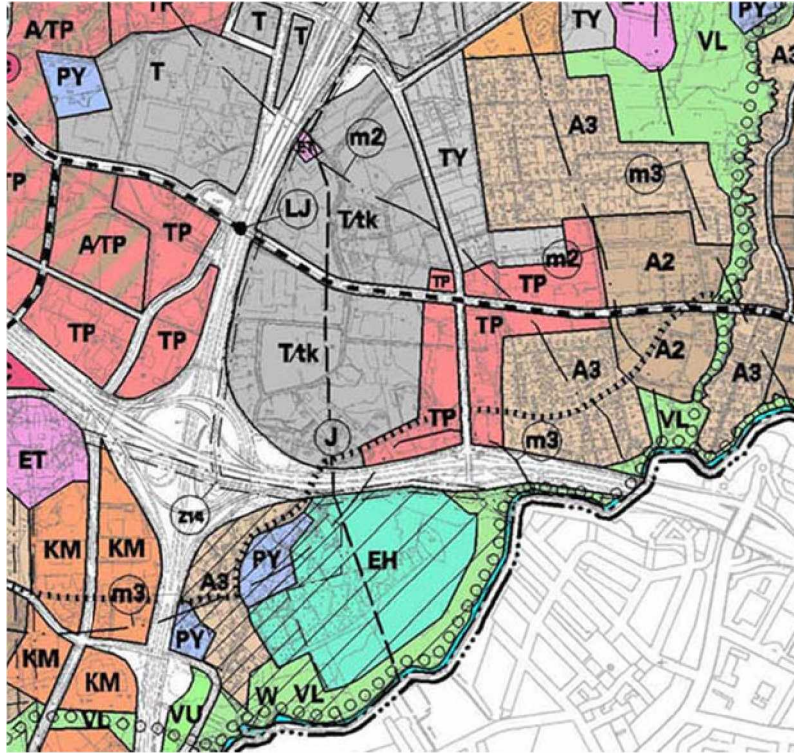
Kuva 20. Ympäristöministeriön esimerkki yleiskaavan joukkoliikennemerkinnoistä

Helsingin yleiskaava 2002 tuli voimaan vuonna 2007. Siihen on joukkoliikenteen osalta merkitty Jokeri-runkolinjan reitti (linja-auto tai raitiotie) ja pysäkit (kuva 21).



Kuva 21. Osa Helsingin yleiskaavaan J-kirjaimilla merkitystä Jokeri-runkolinjan reitistä ja pysäkeistä

Vantaan yleiskaava 2007 tuli voimaan vuonna 2010 ja siihen on merkitty LJ-merkinnällä alueet, joilla varaudutaan raide- tai linja-autoliikenteen terminaalirakennusten ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin (kuva 22).



Kuva 22. Vantaan yleiskaavassa on LJ-merkintä muun muassa kantatien 45 (Tuusulanväylä) ja Tikkurilantien risteämiskohdassa

4.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin strategista suunnittelua, jossa käsitellään muun muassa eri kulkumuotoja, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta, liikenneverkkoja, maankäytön synnyttämää liikennetarvetta ja liikennejärjestelmän vaikutuksia. Se on kaupunkisuunnittelun oleellinen väline, jonka lähtökohtana on seudullisen suunnittelun tarve. (Liikennejärjestelmäsuunnitelma n.d.) Linja-autopysäkkien luokittelutarpeen taustalla on liikennejärjestelmäsuunnitelmissa usein kehittämistoimenpiteiden priorisointi ja toteuttamisnäkökulma. Myös pysäkkien ja linja-autoliikenteen kytkeytymistä muuhun liikennejärjestelmään, esimerkiksi solmupysäkeillä, voidaan käsitellä suunnitelmissa. Kaikki kolme alla lyhyesti esiteltyä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Lappi, Mikkelin seutu ja Pirkanmaa, valmistuivat vuonna 2011.

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan yhteiskunnan tehtävänä olevan linja-autojen kaukoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen esimerkiksi pysäkki- ja terminaalijärjestelyjä kehittämällä. Tähän liittyen suunnitelmassa mainitaan Rovaniemen ja Tornion matkakeskusten rakentaminen ja matkakeskuskonseptin kehittäminen linja-autoliikennettä paremmin palvelevaksi erityisesti Rovaniemellä. Haja-asutusalueella selvitetään mahdollisuudet kyläpysäkkien järjestämiseen.

Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan yhdeksi joukkoliikenteen palvelutasopuutteeksi pysäkkien kunnon, ilmeen ja varustelutason puutteet. Kehittämishajelmassa painotetaan joukkoliikenteen infrastruktuurin kehitystä keskittymällä pysäkkeihin ja terminaaleihin. Yhtenä matkustajien palvelua, joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja sen käyttöä lisäävistä tekijöistä huomioidaan älyliikenteen mahdollisuudet pysäkki-informaation kehittämisessä.

Pirkanmaan joukkoliikenteen kehittämisselvitys laadittiin osana maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Matkustajan kannalta mainittuja tyypillisiä ongelmia ovat muun muassa hankalat matkaketjut pysäkillä pääsyineen ja vaihtoineen, liityntäpysäköinnin riittämättömyys ja erityisesti pyöräpysäköinnin huono laatu. Joukkoliikenteen imago on huono ja pysäkit hoitamattomia. Selvityksen kehittämissuunnitelmassa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja helppokäyttöisyyttä halutaan parantaa kehittämällä matkakeskus- ja vaihtoterminaalitoimintoja edelleen. Matkustajille tarjotaan hyvät liityntämahdollisuudet kaukoliikenteeseen hyvin varustetuilta pysäkeiltä, joiden fyysisestä esteettömyydestä huolehditaan. Valta- ja kantateilla luokitellaan maakuntatasolla joukkoliikenteen terminaalit, solmupisteet ja keskeiset vaihtopaikat sekä määrittämään niille laatuvaatimukset. Reaaliaikaisilla aikataulutiedoilla parannetaan seudullista matkustajainformaatiota keskeisimmillä terminaleilla ja käytetyimmillä pysäkeillä.

4.3 Joukkoliikennestrategiat, laatuikäytäväselvitykset, pysäkkiselvitykset

Laadittujen pysäkkiluokittelujen tarkastelussa käytiin lähtöaineistona läpi kymmenen Suomessa tehtyä pysäkkiselvitystä, joukkoliikennestrategiaa ja laatuikäytäväselvitystä, joissa linja-autopysäkkejä oli luokiteltu tai priorisoitu. Läpikäydyn lähtöaineiston pysäkkiluokittelusta suurin osa keskittyi määrittämään pysäkeille konkreettista varustetasoa ja laatuvaatimuksia tai laatuvaatimuksia. Pysäkkejä luokiteltiin myös niiden tärkeysjärjestyksen määrittämiseksi, toimenpideohjelman laatimiseksi ja ohjaamiseksi sekä hoitoluokan korottamiseksi liittyen.

Pysäkkien konkreettiseen varusteluun ja laatuvaatimukseen tai laatuvaatimukseen liittyvät luokittelut

- Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)
- HSL-alueen pysäkkisuositus (luonnos) (2013)
- Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)
- Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)
- Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenteen laatuikäytävien toimenpideselvitys (2003)
- Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)
- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)
- Voikkaa-Anjala-linja-autoliikenteen laatuikäytäväselvitys (2007)
- YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

Pysäkkien tärkeysjärjestyksen määrittämiseen tai toimenpideohjelman laatimiseen liittyvät luokittelut

- Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)
- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys (2012)
- Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)
- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)
- YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

Pysäkkikatosten hoitoluokan korottamisedotukseen liittyvä luokittelu

- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)

Pysäkkiluokkien määrä vaihteli Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvityksen kahdesta luokasta, kärkipysäkit ja muut pysäkit, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvityksen viiteen pääluokkaan, joista kahteen oli lisäksi luotu kolme alaluokkaa kumpaan. Ensin mainitun selvityksen tavoitteena oli selvittää pysäkkien tärkeysjärjestys, jälkimmäisen tavoitteena luoda laatutasotavoitteet, ohjata toimenpideohjelmia ja esittää korottamisedotuksia pysäkkien hoitoluokituksiin.

4.3.1 Luokituksissa käytettyjä kriteerejä

Luokittelukriteereistä korostuivat eniten käytettyinä erityisesti pysäkin merkitys joukkoliikennejärjestelmässä, matkustajamäärät ja sijainti. Pysäkin merkitykseen joukkoliikennejärjestelmässä vaikuttavat toimiminen esimerkiksi linja-autoterminaalina, vaihtopysäkinä tai laatukäytävän peruspysäkinä. Matkustajamäärätiedoissa on usein ongelmana niiden hankala saatavuus. Potentiaalista käyttäjämäärää voidaan arvioida pysäkin lähiympäristössä asuvien tai työskentelevien ihmisten määrän avulla, mutta tällöin kyseessä on kuitenkin pelkkä laskennallinen arvio. Sijaintia käytettiin lähtöaineiston selvityksissä kriteerinä määritettäessä esimerkiksi taajamien keskus pysäkkejä, asuinalueiden pääpysäkkejä tai maaseutualueen pysäkkejä.

Muita lähtöaineistossa käytettyjä luokittelukriteerejä olivat pysäkin vuorotarjonta, toimiminen pikavuoroliikenteen pysäkinä, pysäkkiä käyttävän linja-autoliikenteen tyyppi sekä sijainti lähellä koulua. Lisäksi mukana oli muita yksittäisiä, luokittelukohdaisia kriteerejä.

Lähtöaineistossa käytetyt pysäkkiluokat ja luokittelukriteerit on esitetty taulukossa 2 ja yksityiskohtaisemmin liitteessä 1.

Taulukko 2. Laadittujen pysäkkiluokittelujen kriteerit ja luokat

luokitteluun vaikuttavat tekijät	matkustaja- määrä, potentiaalinen käyttäjämäärä	vuoro- tarjonta	pikavuoro- pysäkki	sijainti	merkitys joukko- liikenteessä	linja-auto- liikenteen tyyppi	lähellä koulua	muu	luokat				
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)	X pysäkit			X pysäkit	X pysäkit			terminaalien osalta palvelutaso	Terminaalit: kilpailutaso ja perustaso	Pysäkit: I, II ja III			
HSL-alueen pysäkkisuositusluonnos (2013)								katos, palvelutaso	Tolppapysäkit: perustaso, keskitaso, huipputaso	Pysäkkikatokset: perustaso, keskitaso, huipputaso			
Joukkoliikenteen terminaali- verkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)		X		X	X			eri liikenne- muotojen lukumäärä	Matkakeskus	Kunnan keskustermiinaalit: vilkkait ja tavanomaiset	Vaihtotermiinaalit: vilkkait ja tavanomaiset	Aluekeskusten tai merkittävien taajamien pääpysäkit	Muut pysäkit
Kaakkois-Suomen ELY- keskuksen pysäkkiselvitys (2012)	X	X	X	X			X	koontipysäkit	TOP100-kärkipysäkit	Muut pysäkit			
Kaakkois-Suomen tiepiirin linja- autopysäkkien pisteytys (2004)	X	X	X	X			X		Luokat I, II ja III				
Uudenmaan tiepiirin linja- autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)			X		X				Terminaalit	Aluepysäkit	Vaihtopysäkit	Pikavuoro- pysäkit	Peruspysäkit
Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenteen laatukäytävien toimenpideselvitys (2003)	X	X	X		X		X	pysäkki- aloitteet	Luokka I a: Laatukäytävien tärkeimmät alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit	Luokka I b: Muut kärkipysäkit, laatukäytävien alue- , vaihto- ja pikavuoropysäkit	Luokka II: Korkealuokkaiset pysäkit, laatukäytävien peruspysäkit	Luokka III a ja b: peruspysäkit	
Varsinais-Suomen ELY- keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)				X	X	X			Linja-autotermiinaalit	Kaupunkiliikenteen pysäkit: laatu- pysäkit, muut laatukäytävä- pysäkit, muut kaupunkiliikenteen pysäkit	Seutuliikenteen pysäkit: aluepysäkit, taajama-alueiden seutuliikenne- pysäkit, maaseutualueiden seutuliikennepysäkit	Kaukoliikenteen pysäkit	Vaihtopysäkit
Voikkaa-Anjala -linja- autoliikenteen laatukäytäväselvitys (2007)	X				X				Luokat I, II ja III				
YTV: Seudullisen joukko- liikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)	X			X	X		X	vaihto- paikkojen vaihtomäärä, erilliset kohteet	Tavalliset linjapysäkit: peruspysäkki, normaali pysäkki, hyvän palvelutason pysäkki, alueellinen pääpysäkki	Vaihtopysäkit: vaihtopysäkki, terminaalipysäkki	Erikoispysäkit: paikallisen keskuksen pysäkki, koulu, esteetön pysäkki, merkittävä asointikohde, imagon kannalta		

Yhteenveto luvusta 4

- Maakunta- ja yleiskaavoituksessa tehdään aluevaraukset merkittävimmille pysäkkikohteille ja ohjataan muuta maankäyttöä joukkoliikenteen ympärille.
- Kaavoihin merkitään maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä matkakeskuksia, terminaaleja ja keskeisiä vaihtopaikkoja.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa voidaan priorisoida pysäkkien kehittämis-kohteita ja tarkastella pysäkkien kytkeytymistä muuhun liikennejärjestelmään. Suunnitelmissa on nostettu esiin matkakeskuksia, terminaaleja, asemia, vaihtopysäkkejä ja keskeisiä pysäkkejä.
- Joukkoliikennestrategioissa, laatukäytäväselvityksissä ja pysäkkiselvityksissä oli luokittelun tavoitteena yleisimmin määrittää pysäkeille konkreettiset laatu- tai varustetasotavoitteet, määrittää pysäkkien tärkeysjärjestys tai laatia toimenpideohjelma.

5 Suunnitteluohjeissa esiintyviä pysäkki-luokituksia ja luokitusten kriteerejä

5.1 Tiehallinnon pysäkkisuunnitteluohje

Tiehallinnon vuonna 2003 julkaisema Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus-julkaisu käsittelee yleisten teiden pysäkkityypin valintaa, pysäkin sijoittamista, mitoittamista ja varustetasoa sekä yhteyksiä pysäkille. Ohje on tarkoitettu yleisten teiden pysäkkien suunnitteluun taajamissa ja haja-asutusalueilla eikä sitä voi täten käyttää suoraan kaikille katuverkon pysäkeille. Suunnitteluohjeessa esitetään kolme erilaista tapaa luokitella pysäkkejä:

- toiminnallinen luokittelu pysäkkiä käyttävän liikenteen perusteella
 - o kaupunkiliikennepysäkit paikallisliikenteelle, keltainen pysäkkimerkki 531
 - o peruspysäkit kaukoliikenteelle, sininen pysäkkimerkki 532
 - o pikavuoropysäkit pikavuoroliikenteelle, pikavuoro-lisäkilpi
- rakenteellinen luokittelu
 - o pysäkkilevennys
 - o erillinen pysäkki
 - o ajoratapysäkki
 - o hidastinpysäkki
 - o erikoispysäkit
- tavoitteellisen vähimmäisvarustetason mukainen luokittelu, jossa pysäkki-varustus määräytyy ensisijaisesti nousevien matkustajamäärien perusteella
 - o I-luokka, yli 100 nousijaa arkivuorokaudessa, keskeiset vaihtopysäkit, vilkkaimmat pikavuoropysäkit
 - o II-luokka, yli 30 nousijaa arkivuorokaudessa, tavanomaiset asuinalueiden nousupysäkit
 - o III-luokka, alle 30 nousijaa arkivuorokaudessa

5.2 Kansainvälistä vertailua

Esiselvitystä varten lähetettiin sähköpostitse tiedusteluja virallisista pysäkkiluokitteluohjeista ja -käytännöistä liikenteestä vastaaviin virastoihin Ruotsiin Trafikverketille, Viroon Maanteeametille, Norjaan Statens vegvesenille, Tanskaan Vejdirektoratetille ja Iso-Britanniaan Department for Transportille. Lisäksi kysymykset lähetettiin Tukholman läänin paikallisliikenteestä vastaavalle Stockholms Lokaltrafik SL:lle. Kysymyksiin saatiin vastaukset kaikilta organisaatioilta lukuun ottamatta Iso-Britannian Department for Transportia ja Tukholman SL:ää.

Ruotsista otettiin vertailukohteeksi sähköpostitse hankittujen tietojen lisäksi myös Skånetrafikenin pysäkkikäsikirjassa esitelty pysäkkiluokitus.

Kyseisissä vertailumaissa ei ole käytössä virallisia, kansallisia luokitteluohjeita. Ruotsin Trafikverketiltä, Norjan Statens vegveseniltä ja Tanskan Vejdirektoratetilta saaduissa sähköpostivastauksissa tuotiin esille paikalliset pysäkkien suunnittelu- ja mitoitusohjeet. Viron Maanteeametin vastauksessa esitettiin ehdotus mahdolliseksi luokittelutavaksi, joilla pysäkit voitaisiin pisteyttää.

Ruotsi

Ruotsin Trafikverketin teiden ja katuojen suunnitteluohje Råd för Vägars och gators utformning käsittelee myös pysäkkien suunnittelua. Pysäkit on julkaisussa luokiteltu käyttäjämäärän perusteella neljään erilaiseen luokkaan, joille on määritetty ohjeet mitoituksen ja varustetason suhteen (Råd för Vägars och gators utformning 2012, 119–120).

Skånetrafikenin pysäkkikäsikirjassa todetaan, että pysäkkien on tarkoitus täyttää matkustajien niille asettamat tarpeet ja toiveet, jotta ne voivat muodostaa hyvin toimivan osan koko matkaa. Pysäkin on tarjottava kokoon ja käyttötarkoitukseensa nähden riittävän hyvä laatu- ja varustetaso.

Skånetrafikenin pysäkit on ensin jaettu sijainnin mukaan taajamapysäkkeihin ja maaseutupysäkkeihin. Molemmat luokat on tämän jälkeen jaettu neljään alaluokkaan nousevien matkustajien määrän mukaisesti. Taajamapysäkkeihin luokitellaan kuuluviksi myös ne pysäkit, jotka ovat vaihtopaikkoja linja-autojen tai linja-autojen ja junien välillä, jotka ovat vähintään 100 asukkaan kylien ainoita pysäkkejä tai joiden etäisyys muihin pysäkkeihin on suuri. Pysäkeille on luotu varustetasovaatimukset, jotka määräytyvät pysäkkiluokan mukaisesti. Pysäkin sijainti lähellä koulua, päiväkotia tai palvelukeskusta asettaa sille korkeammat turvallisuusvaatimukset. (Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011, 4-1 – 4-5.)

Liitteessä 2 olevassa taulukossa on vertailtu Trafikverketin ja Skånetrafikenin varustetaso-ohjeita Suomen Tiehallinnon pysäkkien suunnitteluohjeen luokitteluun ja varustetasoperiaatteisiin. Ruotsalaisissa suunnitteluohjeissa korostuu informaation merkitys: kaikilla pysäkeillä on näkyvässä pysäkin nimi ja lähes kaikissa luokissa aika-tila-tila. Trafikverketin ohjeessa mainitaan lisäksi vaatimus informaatiopuhelinnumerosta jokaiselle pysäkille, myös pistekirjoituksella.

Viro

Virossa ei muiden vertailumaiden tapaan ole käytössä virallista ohjeistusta pysäkkien luokitteluun. Maanteeametnin joukkoliikenneosaston johtaja Ingmar Roos kuvaili oman ehdotuksensa pysäkkien tärkeysjärjestyksen selvittämiseksi. Pysäkin pisteytysperusteiksi hän valitsi pysäkiltä lähtevien vuorojen määrän, matkustajamäärän, eri liikennetyyppien määrän sekä pysäkin tarjoamat vaihtomahdollisuudet muihin liikennemuotoihin. Viron tiesuunnitteluohjeet eivät ota pysäkkien osalta huomioon käyttäjä- tai vuoromääriä, vaan ne perustuvat tien keskivuorokausiliikenteeseen. (Roos, sähköpostiviesti 28.2.2013.)

Norja ja Tanska

Norjalainen joukkoliikenteen suunnitteluohje Tilrettelegging for kollektivtransport på veg ja tanskalainen Kollektiv trafik på veje, anlæg og planlægning painottuvat linja-autopysäkin sijoittamiseen ja mitoittamiseen sekä rakenteellisen tyyppin valintaan.

Yhteenveto luvusta 5

- Suomen lisäksi myöskään Ruotsissa, Virossa, Norjassa tai Tanskassa ei ole käytössä virallista ohjeistusta pysäkkien luokitteluun.
- Vertailumaiden linja-autopysäkkejä käsittelevät ohjeet painottuvat pysäkkien suunnitteluun ja rakenteellisiin ominaisuuksiin.

6 Pysäkit osana palvelutasomäärittelyä

6.1 Joukkoliikenteen palvelutason määrittämisvastuu

Vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Kaukoliikenteen palvelutasomäärittelystä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Määrittelyä tehdessään viranomaisten on otettava huomioon eri väestöryhmien tarpeet ja toimittava yhteistyössä sekä keskenään että kuntien ja maakuntien liittojen kanssa tarvittavilta osin. (Joukkoliikennelaki 869/2009 1:4 §). Palvelutasomäärittely on tavoitteellista ja ilmaisee millaisia joukkoliikenteen palveluja toimivaltainen viranomainen haluaa tarjota. Se ohjaa alueen joukkoliikenteen suunnittelua, järjestämistä, rahoitusta ja toteutusta. Yleensä määrittely on voimassa noin 3-8 vuotta, minkä jälkeen sitä päivitetään kysyntää ja olosuhteita vastaavaksi. (Palvelutasomäärittelyt 2013.)

Liikennevirasto julkaisi syksyllä 2011 toimivaltaisille viranomaisille tarkoitetun ohjeen 15/2011 alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävistä kriteereistä. Ohje täydentää ja tarkentaa kesällä 2010 julkaistua Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjetta 7/2010. Ohjeessa muistutetaan, että palvelutasomäärittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritettyä palvelutasoa alueellaan, vaan se toimii suosituksena. Yhtenäisten palvelutasokriteerien avulla palvelutasoja voidaan seurata ja vertailla helpommin valtakunnallisesti. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 6.)

Palvelutason alueellinen määrittely on suositeltavaa tehdä yhteysvälikohtaisesti ja siinä tulisi korostua matkaketjuajattelu. Erityisesti alueellisen ja kaukoliikenteen yhtymäkohdissa on määriteltävä selkeät vaihtopaikat liikenneverkostosta toiseen. Joukkoliikenteen eri käyttäjäryhmistä luokittelussa tulisi huomioida ainakin työssäkäyntiliikenne ja opiskelijat, peruskoululaiset, asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkustajat. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 7.)

6.2 Palvelutasoluokat

Joukkoliikenteen alueellisen palvelutason määrittelyssä on käytössä kuusi luokkaa: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Peruspalvelutaso turvaa arjen liikkumistarpeet ja tarjoaa vaihtoehtoisia joukkoliikenteen yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin. Tätä alemmissa palvelutasoluokissa on karsitummat palvelut ja tavoitteet niin, että alimmalla, lakisääteisellä, tasolla hoidetaan vain haja-asutusalueiden lakisääteiset kuljetukset. Peruspalvelutasoa korkeammissa luokissa on tavoitteena kasvattaa joukkoliikenteen tarjontaa, houkuttelevuutta ja matkustajamääriä. Korkeimmalla palvelutasoluokalla, kilpailutasolla, joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle ja sen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta merkittävästi. (Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit 2011, 8–9.)

Liikenneviraston ohjeessa 15/2011 käytetään yhteysvälin palvelutasoluokkien määrällisessä luokittelussa kriteereinä vuoroväliä ja -määrää, liikennöintiäikää, etäisyyttä pysäkillä, kokonaismatka-aikaa sekä vaihtojen määrää. Laadullisina palvelutekijöinä

ohjeeseen on valittu liikenteen täsmällisyys ja luotettavuus, informaatio, lippujärjestelmä, kalusto sekä linjaston selkeys ja infrastruktuuri. Infrastruktuurista todetaan ohjeessa, että kaikissa palvelutasoluokissa minimitasoa lukuun ottamatta on tarjottava matkustajille selkeät ja turvalliset kulkureitit pysäkille. Keskeiset pysäkit ja liittytäpysäköinnin tarve suositellaan tarkastelemaan aluekohtaisesti. Keskeisillä pysäkeillä tulee olla katos ja pyöräpaikoitus muilla kuin minimitason palvelutasoluokilla. Myös houkuttelevan ja kilpailutason reittien kaista- ja valoetuuudet sekä terminaalien ja keskeisten pysäkkien esteettömyys on mainittu ohjeessa. Ohjeessa kuitenkin huomautetaan, että kriteerejä ei ole tarkoitus tulkita kirjaimellisesti, vaan ne ovat suuntaa antavia ja palvelutasoluokat joustavat alueellisen tarpeen mukaan.

6.3 Pysäkkien rooli palvelutason määrittelyssä

Kuten luvussa 3 todettiin, on pysäkeillä merkitystä koko joukkoliikennematkan laadun ja palvelutason käsitykseen. Mikäli tarkoitus on lisätä joukkoliikenteen suosiota ja kilpailla houkuttelevuudesta henkilöauton kanssa, kuten kilpailutason palvelutasoluokassa, on ymmärrettävää, että pysäkiltäkin vaaditaan korkeaa laatutasoa ja kytkeytymistä samaan kilpailutavoitteeseen. Kaikkien palvelutasoluokkien yhteysväleillä saattaa kuitenkin olla pysäkkejä, joita ei juuri käytetä tai käytetään poikkeuksellisen paljon. Pelkkää yhteysvälin palvelutasoluokkaa ja -tavoitetta ei siis voida sellaisenaan siirtää pysäkkiluokitukseen tai pysäkkien laatutavoitteisiin.

Joukkoliikennepalveluiden kysyntä ja niitä käyttävien matkustajien määrä ovat tärkeitä kriteerejä sekä palvelutasoja että pysäkkejä luokiteltaessa. Joukkoliikenne on nimensä mukaisesti hyödyllisintä siellä, missä sille on kysyntää ja matkustajia eli joukkoja. Myös pysäkkien luokittelussa korostuu käyttäjämäärät: tärkeimmiksi ja korkealuokkaisimmiksi on syytä nostaa ne pysäkit, joita käytetään eniten. Koska palvelutasomäärittelyn ja pysäkkiluokittelun keskeiset tekijät, kysyntä eli matkustajamäärät ja vuorotarjonta, ovat siis samoja, voisi palvelutasotavoite toimia tavoitteellisen pysäkkiluokittelun keskeisenä tekijänä.

Vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain vaatimat ensimmäiset palvelutasomäärittelyt on nyt tehty. Palvelutasotavoitteiden määrittely on jatkuva prosessi ja nykyisiä määrittelyjä päivitetään ja tarkennetaan tulevaisuudessa. Myös painotettavat teemat voivat vaihtua ja pysäkkien kytkeytymistä palvelutasomäärittelyyn tulisi kehittää lisää nykyisestä.

Yhteenveto luvusta 6

- Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason.
- Liikenneviraston ohjeiden mukaan yhteysvälien palvelutasot lajitellaan kooten palvelutasoluokkaan. Palvelutasotekijöistä tärkein on vuorotarjonta.
- Palvelutasomäärittelyn ja pysäkkiluokittelun lähtökohtina on samoja keskeisiä tekijöitä: kysyntä eli nykyiset tai potentiaaliset matkustajamäärät sekä vuorotarjonta.
- Tavoitteellisten pysäkkiluokittelujen kytkeytymistä palvelutasomäärittelyyn tulisi kehittää lisää.

7 Yhteenveto ja johtopäätökset

Linja-autopysäkkejä voidaan lajitella eri kriteerien perusteella erilaisiin luokkiin. Luokittelun tarkoitus ja tavoitteet vaihtelevat käyttötilanteesta riippuen. Ennen luokittelua onkin tärkeää miettiä luokittelun tarvetta ja käyttötarkoitusta. Tämän kautta voidaan valita parhaiten sopiva luokittelu ja sen kriteerit ja näin saavuttaa luokittelulla tavoiteltu hyöty.

Suurimmassa osassa tässä esiselvityksessä tarkasteltuja joukkoliikennestrategioita, laatuikätyäselvityksiä ja pysäkkiselvityksiä luokittelun tavoitteena oli määrittää pysäkkien konkreettiset varustelu- tai laatusoavaatimukset. Pysäkkejä oli luokiteltu myös niiden keskinäisen tärkeysjärjestyksen löytämiseksi ja pysäkkeihin kohdistuvien toimenpideohjelmien laatimiseksi ja kehittämiskohteiden priorisoimiseksi.

Selvityksessä läpikäytyjen pysäkkiluokitusten käytetyimpiä kriteerejä olivat pysäkin merkitys ja asema joukkoliikennejärjestelmässä sekä sen sijainti ja käyttäjämäärät. Luokittelun suurin hyöty saavutetaan, kun hyvää palvelutasoa, laadukasta varustelua ja kehittämistoimenpiteitä saadaan ohjattua niille pysäkeille, joita käytetään eniten. Pysäkkejä kehittämällä voidaan parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kasvattaa kulkutapaosuutta, mutta ongelmana on tähän saakka ollut tarkkojen matkustajamäärätietojen saaminen.

Tarkastelluissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa oli nostettu esiin korkealuokkaisia ja keskeisimpiä pysäkkejä, kuten matkakeskuksia ja asemia. Maakuntakaavoihin oli myös merkitty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä pysäkkikohteita, kuten matkakeskuksia ja keskeisimpiä vaihtopaikkoja. Yleiskaavoissa oli esillä myös termi-naali- ja pysäkkialueiden aluevaraustarpeita.

Matkustajainformaation merkitys, varsinkin reaaliaikaisena ja mobiilimuodossa, kasvaa edelleen teknologian kehittymisen myötä. Tarjottavan tiedon määrä lisääntyy, ja informaatiota voidaan kohdistaa entistä tarkemmin. Esimerkiksi joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista, hintatiedoista, jäljellä olevasta odotusajasta pysäkillä ja häiriöistä tai peruutuksista annettavat tiedot vaikuttavat mielikuvaan koko joukkoliikenteen laadusta ja palveluista. Mitä korkealuokkaisemmaksi pysäkki luokitellaan sitä kattavampaa ja yksityiskohtaisempaa matkustajainformaatiota sen tulisi tarjota.

Vastuu pysäkkien hoidosta voi jakautua usealle toimijalle. Matkustajan kannalta tärkeintä on kuitenkin se, että pysäkkiä voidaan turvallisesti käyttää osana joukkoliikennematkaa ympäri vuoden. Pysäkkiluokitusta voidaan käyttää apuna kunnossapidon ja talvihoidon vaatimuksia määritettäessä. Esimerkiksi ELY-keskusten alueurakoiden kilpailutuksen yhteydessä voitaisiin yhdistää pysäkkien erilaiset hoitoluokitusvaatimukset ja pysäkkiluokat.

Joukkoliikennelainsäädännön uusiutuessa kohdistuu myös pysäkkeihin aiemmista laeista ja asetuksista poikkeavia haasteita ja lisätarkastelua vaativia yksityiskohtia. Esimerkiksi aiemmin käytössä ollut pikavuoropysäkkien sijaintia sääntelevää rajoittamista ei voida markkinaehtoisessa liikenteessä enää noudattaa, vaan vastuu liikenteen suunnittelemisesta ja sopivimpien pysäkkien valinnasta on nykyään liikenteenharjoittajilla. Pysähtymiskäytäntöjen muuttuessa ja liikenteen vapautuessa tulisi löytää keinoja varmistaa matkustajille luotettava ja ajantasainen tieto siitä, mitkä linjat autot pysähtyvät pysäkillä. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi pohtia yhteisiä käytän-

töjä sille, miten kaukoliikennettä voidaan ohjata erottumaan kaupunkien sisäisestä liikenteestä ja kuinka suuri tarve erottelulle on. Olisi myös hyvä selvittää, onko kaupunkiseuduilla pysäkkejä, jotka sopisivat kaukoliikenteen tarpeisiin matkustajan, tienpitäjän ja liikenteen harjoittajan kannalta nykyisiä pysäkkejä paremmin.

Linja-autoliikenteen tyyppi, kuten kaupunkiliikenne, seutuliikenne, maaseutuliikenne, kaukoliikenne tai pikavuoroliikenne vaikuttaa pysäkkiin ja sen merkitykseen. Vaikka pysäkki voi olla merkitty sekä paikallis- että kaukoliikenteelle, voi sen merkitys eri liikennetyypeille olla täysin erilainen. Myös pysäkin ympäristö, käyttäjämäärät, linja-autokalusto ja odotukset vaihtelevat paljon, joten on vaikeaa luoda yhtä luokittelutapaa tai määrittää yksityiskohtaisia kriteerejä, jotka toimisivat kaikkiin luokittelutarkoituksiin kaikkialla Suomessa. Myöskään vertailumaissa Ruotsissa, Virossa, Norjassa tai Tanskassa ei ole käytössä yhtenäisiä, kansallisia linja-autopysäkkien luokitteluohjeita tai -käytäntöjä.

7.1 Luokitteluperiaatteita

Seuraavassa esitellään kolme erilaista kulloiseenkin tarpeeseen muokattavaa periaatetta luokittelun toteuttamiseksi: käyttäjämääriin ja yhdyskuntarakenteelliseen sijaintiin perustuva luokitus, joukkoliikenteen palvelutasoluokitukseen perustuva pysäkki-luokitus sekä pysäkkiä käyttävän liikenteen tyypeihin perustuva luokitus.

Luokittelu käyttäjämäärien, joukkoliikennemerkituksen ja yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella

- linja-autoasemat
- pienemmät terminaalit
- vaihto- tai solmupysäkit ja paljon käytetyt pysäkit
- ”peruspysäkit”
- vähän käytetyt pysäkit
- erikoispysäkit (koulu, sairaala, imagopysäkit).

Perinteinen käyttäjämääriin perustuva luokittelu on helposti muokattavissa tarpeen mukaan: tarpeettomia pysäkkiluokkia voidaan poistaa ja kriteerejä voidaan muokata. Erikoispysäkkiluokittelulla voidaan erotella pysäkit, joihin kohdistetaan muista pysäkeistä poikkeavia odotuksia ja vaatimuksia.

Kyseinen käyttäjämääriin perustuva luokitus ei kuitenkaan ota huomioon erityyppisen liikenteen erilaisia tarpeita. Myös vaihtopysäkin merkitystä on syytä miettiä tapauskohtaisesti. Erilaisilla vaihdoilla on erilaisia tarpeita ja pysäkki voi samalla palvella myös paljon muitakin kuin pelkästään vaihtoa suorittavia matkustajia. Vaihtopysäkit voivat palvella pääsääntöisesti kokonaan vaihtomatkustajia, kuten esimerkiksi kaukoliikenteestä lentokentälle järjestettyyn syöttövuoroon vaihtavia asiakkaita. Tällöin pysäkillä on selkeästi muista luokista poikkeavia vaatimuksia, kuten usean linja-auton mahtuminen yhtä aikaa pysäkillä.

Liityntäpysäköintiä ei ole valittu omaksi pysäkkiluokakseen, sillä sitä voidaan tarvita useilla erilaisilla pysäkeillä ja eri laajuksena luokasta riippumatta. Liityntäpysäköintitarpeeseen vaikuttavat esimerkiksi käyttäjäpotentiaali, pysäkin sijainti suhteessa

maankäyttöön sekä liikenteen tyyppi. Siksi tarvetta tulee miettiä jokaisen pysäkin kohdalla tapauskohtaisesti.

Luokittelu joukkoliikenteen palvelutasoluokituksen perusteella

- kilpailutason pysäkki
- houkutteleva pysäkki
- keskitason pysäkki
- peruspalvelupysäkki
- minimitaso pysäkki

Joukkoliikenteen palvelutasoluokitukseen perustuva pysäkkiluokitus kytkee pysäkit osaksi koko joukkoliikenteen yhteisiä tavoitteita. Minimitason pysäkit mahdollistavat avoimen joukkoliikenteen käytön, kun taas kilpailutason korkeatasoisen pysäkin tavoitteena on olla todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Jos palvelutasoluokittelu on yhteysvälikohtainen, se ei kuitenkaan huomioi tarpeeksi yhteysvälillä olevien pysäkkien toisistaan eroavia tarpeita tai merkitystä.

Luokittelu liikennetyyppien ja niiden alaluokkien perusteella

- kaukoliikenne
 - o asemat
 - o merkittävimmät
 - o muut
- seutuliikenne
 - o asemat
 - o kaupunkien keskustat
 - o taajamat
 - o haja-asutusalueet
- kaupunkiliikenne
 - o kaupunkien keskustat
 - o merkittävimmät
 - o ”peruspysäkit”
 - o erikoispysäkit

Liikennetyypeihin ja niiden alaluokkiin perustuva luokitusperiaate yhdistää käyttäjämääriin perustuvan merkittävyyssajattelun eri liikennetyyppien vaihteleviin tarpeisiin. Koska yksi pysäkki voi palvella eri liikennetyyppejä, voi se siten kuulua useaan pysäkkiluokkaan. Liikennetyyppien alaluokkia voidaan muokata ja valita luokittelun tarpeeseen parhaiten sopivia.

Lähteet

- Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit. 2011. Liikenneviraston ohjeita 15/2011. Liikennevirasto. Viitattu 6.2.2013.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-15_alueellisen_joukkoliikenteen_web.pdf
- Bäckström, J., Nevala, R., Holm, R. & Sorvoja, S. 2009. Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Viitattu 22.1.2013.
http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2009/Joukkoliikenteentoiminnanparantaminen_netti.pdf
- Etelä-Karjalan maakuntakaava, maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. 2011. Pdf-tiedosto. Etelä-Karjalan liitto. Viitattu 7.5.2013.
<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=30980&TauluNimi=Tiedote&NakymaID=513&TiedoteID=17611>
- Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia. 2003. Viitattu 22.1.2013.
<http://www.epliiitto.fi/upload/files/joukkoliikenne.pdf>
- EV 63/2013. Eduskunnan vastaus joukkoliikennelain muuttamiseen. 21.5.2013. Eduskunta. Viitattu 11.6.2013. http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/ev_63_2013_p.shtml
- HE 36/2013. Hallituksen esitys eduskunnalle joukkoliikennelain muuttamisesta. 4.4.2013. Finlex. Viitattu 13.4.2013. <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2013/20130036>
- Helsingin yleiskaava 2002. 2007. Helsingin kaupunki. Viitattu 7.5.2013.
http://www.hel.fi/static/ksv/www/YK2002_fin.pdf
- HenkilöliikenneL, Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 343/1991 (kumottu). 15.2.1991. Finlex. Viitattu 13.4.2013.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1991/19910343>
- HSL-alueen pysäkkisuositus 2013 (luonnos). 2013. Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 14.5.2013.
- Hämeen maakuntakaava, maakuntakaavamerkinnot, -määräykset ja -suositukset. 2006. Hämeen liitto. Viitattu 7.5.2013.
http://hameenliitto.fi/sites/default/files/kaavamerkinnot_ja_maaraykset.pdf
- Joukkoliikenne. 2013. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 2.6.2013.
<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/joukkoliikenne>
- Joukkoliikennelaki 869/2009. 13.11.2009. Finlex. Viitattu 13.4.2013.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>
- Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy perustettiin. 2013. Liikennevirasto. Viitattu 20.6.2013.
http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/uutiset/2013/2013_5_6/29052013_lippu_ja_maksujarjestelma
- Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla. 2007. Viitattu 21.2.2013. http://oulu.ouka.fi/seutu/oulunseudunliikenne/pdf/Loppuraportti_Terminaaliverkko.pdf

Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011. 2013. Liikenneviraston tilastoja 2/2013. Liikennevirasto. Viitattu 12.5.2013.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-02_julkisen_liikenteen_web.pdf

Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys. 2004. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013

https://kouvolaregion.jalusta.com/files/download/KaS_linja_autopysakki_pisteytys.pdf

Kenen vastuulla. 2011. Liikennevirasto. Viitattu 11.6.2013.

http://www.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/kenen_vastuulla

Keskinen, J. 2000. Tampere saa Suomen ensimmäiset linja-autoasemat. Viitattu 12.5.2013. <http://www.uta.fi/yky/arkisto/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/klinja-as.htm>

Kollektiv trafik på veje, anlæg og planlægning. 2011. Vejdirektoratet. Viitattu 27.2.2013.

[http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-tilladelser/vejregler/horinger/Documents/Kollektiv trafik på veje - høringsudgave.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-tilladelser/vejregler/horinger/Documents/Kollektiv%20trafik%20pa%20veje%20-%20horningsudgave.pdf)

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Lapin liitto. Viitattu 7.5.2013.

http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=580976&name=DLFE-11218.pdf

Liikennejärjestelmäsuunnitelma. n.d. Suomen Kuntaliitto. Viitattu 14.5.2013.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kaupunkiseudut/suunnitteluvalineita-yhteistyohon/liikennejarjestelmasuunnitelma/Sivut/default.aspx>

Linja-autopysäkit, suunnitteluvaiheen ohjaus. 2003. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013.

<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100015-02lautopys.pdf>

Lippu- ja informaatiojärjestelmä. n.d. Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 24.5.2013.

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/LIJ2014/Sivut/default.aspx>

Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. 2003. Ympäristöministeriö. Viitattu 7.5.2013.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4313>

Maantielaki 503/2005. 23.6.2005. Finlex. Viitattu 24.5.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Viitattu 7.5.2013.

[http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/85790/Mikkelin seudun liikennejarjestelmasuunnitelma.pdf?sequence=1](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/85790/Mikkelin_seudun_liikennejarjestelmasuunnitelma.pdf?sequence=1)

Mikä on HSL? n.d. Helsingin seudun liikenne HSL. Viitattu 2.6.2013.

<http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/Sivut/default.aspx>

MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. 5.2.1999. Finlex. Viitattu 7.5.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Neuvoston asetus 1370/2007. 23.10.2007. EYVL N:o L 315, 3.12.2007. Viitattu 28.5.2013.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0001:FI:PDF>

Niskanen, R. 2006. Lähdön ja saapumisen paikat: Linja-autoasemat. Suomen kotiseutuliitto. Viitattu 12.5.2013.

http://www.rakennusperinto.fi/muuta_sisalto/erp/fi_FI/aineistot/_files/13401933870049522/default/raitille_pyorille.pdf

Näkövammaisten Keskusliitto ry n.d. Viitattu 19.5.2013.

<http://www.nkl.fi/fi/etusivu/tietoa/ymparisto/linjaauto>

Palvelutasomäärittelyt. 2013. Liikennevirasto. Viitattu 9.5.2013.

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/henkiloliikenne/joukkoliikenne/palvelutasomaarittelyt>

Pesonen, H., Moilanen, P., Tervonen, J. & Weiste, H. 2006. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 36/2006.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 22.1.2013. https://www.lvm.fi/files/Julkaisuja36_2006.pdf

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. 2011. Pirkanmaan liitto. Viitattu 7.5.2013.

http://www.pirkanmaa.fi/files/files/maakuntakaavoitus/Liikennejarjestelmatyo/Liikennejarjestelmasuunnitelma/Pdf/Ljs_MKH_06022012.pdf

Pohjanmaan maakuntakaava, merkinnät ja määräykset. 2010. Pohjanmaan liitto. Viitattu 7.5.2013. <http://www.obotnia.fi/fi/binaryviewer.aspx?MediaID=1582>

Roos, I. 28.2.2013. Classifying the Estonian bus stops. Vastaanottaja Atte Mantila. [Sähköpostiviesti]. Viitattu 11.3.2013.

Råd för Vägars och gators utformning. 2012. TRV publikation 2012:180. Trafikverket. Viitattu 18.1.2013.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6893/2012_180_rad_for_vagars_och_gators_utformning.pdf

Seila, M. & Krankka, A. 2012. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista. 2012. Työryhmän raportti, liite 1. Julkaisu 12/2012. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 13.4.2013.

[www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-15777.pdf&title=Selvitys linja-autoliikenteen järjestämisestä](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-15777.pdf&title=Selvitys+linja-autoliikenteen+jarjestamisesta) Julkaisu 2012-2012

Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011. 2011. Skånetrafiken. Viitattu 21.2.2013.

[http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Hallplatshandboken/Kap 4 Hållplatsklassificering.pdf](http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Hallplatshandboken/Kap+4+Hallplatsklassificering.pdf)

Somerpalo, S. & Seila, M. 2012. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Tavoitteena toimiva joukkoliikenne. 2013. Liikennevirasto. Viitattu 11.6.2013.

www.liikennevirasto.fi/joukkoliikenne

Tilrettelegging for kollektivtransport på veg. 2009. Håndbok 232. Statens vegvesen.

Viitattu 5.3.2013. http://www.vegvesen.no/_attachment/61485/binary/236271

TLA, Tieliikenneasetus 182/1982. 5.3.1982. Finlex. Viitattu 4.4.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

TLL, Tieliikennelaki 3.4.1981/267. Finlex. Viitattu 8.5.2013.

<http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

Tuominen, V-M., Setälä, N. & Hyökki-Kotilainen, K. 2012. Sata solmupysäkkiä Suomeen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2012. Liikennevirasto. Viitattu 22.1.2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-13_sata_solmupysakkaa_web.pdf

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava. 2013. Uudenmaan liitto. Viitattu 10.6.2013. <http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html>

Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenteen laatukäytävien toimenpideselvitys. 2003. Tiehallinto. Viitattu 22.1.2013. http://alk.tiehallinto.fi/upiiri/tied2004/lk-esite_low.pdf

Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma. 2005. Tiehallinto. Helsinki.

Vanhanen, K., Toiskallio, K., Aalto, P., Lehto, H., Lehmuskoski, V. & Sihvola, T. 2007. Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. Osaraportti 3. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 66B/2007. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 19.4.2013. http://www.lvm.fi/fileserver/LVM_66B_2007.pdf

Vantaan yleiskaava 2007, merkinnät ja määräykset. 2010. Vantaan kaupunki. Viitattu 7.5.2013. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/30831_171207_4.pdf

Voikkaa-Anjala -linja-autoliikenteen laatukäytäväselvitys. 2007. Kouvolan seudun kuntayhtymä. Viitattu 22.1.2013. http://kouvolaregion07.jalusta.com/files/download/Raportti_Voikkaa-Anjala.pdf

Vuosisata suomalaista autoilua. 2007. Tilastokeskus. Viitattu 12.5.2013. <http://www.stat.fi/tup/suomigo/lokakuu.html>

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset. 2003. Ympäristöministeriö. Viitattu 7.5.2013. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=5841>

Kuvien lähteet

Kuva 1: Strömmer, B./Keskinen, J./Tampereen kaupungin arkisto. 1929/2000. Viitattu 12.5.2013. <http://www.uta.fi/yky/arkisto/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/klinja-as.htm>

Kuvat 2, 3, 6, 7, 8 ja 9: Mantila, A. 2013.
Kuva 4, 5 ja 11: Seila, M. 2012.

Kuva 10: Liikennevirasto. 2011. Viitattu 3.4.2013. http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennemerkit_turvalaitteet/ohjemerkit

Kuva 12: Kuntaliitto. 2013.

Kuva 13: Yritys-Suomi. n.d. Viitattu 15.4.2013 <https://lomake.fi/a/ec/index.cgi/download?s=2MzT5IAWrF8IgKd&id=10078%2F7E99474CEFAC3519264530CD2261D92C&type=statics>

Kuva 14: Mantila, A. 2013. Tiedot: Pesonen, H., Moilanen, P., Tervonen, J. & Weiste, H. 2006. Viitattu 22.1.2013. https://www.lvm.fi/filesserver/Julkaisu36_2006.pdf

Kuva 15: Helsingin seudun liikenne. 2013.

Kuva 16: Mantila, A. 2013. Tiedot: Vanhanen, K., Toiskallio, K., Aalto, P., Lehto, H., Lehmuskoski, V. & Sihvola, T. 2007. Viitattu 19.4.2013.
http://www.lvm.fi/fileserver/LVM_66B_2007.pdf

Kuva 17: Ympäristöministeriö. 2003. Viitattu 7.5.2013.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4313>

Kuva 18: Etelä-Karjalan liitto. 2011. Viitattu 7.5.2013.
<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=30850&TauluNimi=Tiedote&NakymaID=513&TiedoteID=17611>

Kuva 19: Uudenmaanliitto. 2013. Viitattu 10.6.2013.
<http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html>

Kuva 20: Ympäristöministeriö. 2003. Viitattu 7.5.2013.
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=5841>

Kuva 21: Helsingin kaupunki. 2007. Viitattu 7.5.2013.
http://www.hel.fi/static/ksv/www/YK2002_fin.pdf

Kuva 22: Vantaan kaupunki. 2010. Viitattu 7.5.2013.
http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/30824_k_aakko.jpg

LIITE 3: Kuvat 1 ja 2: Mantila, A. Tiedot: YKR © SYKE ja TK.

Laadittujen pysäkkiluokittelujen vertailu

Lähtöaineistossa esiintyneet pysäkkiluokitukset ja kriteerit on lueteltu seuraavassa.

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen strategia (2003)

- Terminaalit luokitellaan kahteen luokkaan. Alueilla, joilla on kilpailutasoinen joukkoliikenne, saatetaan myös terminaalit kilpailutasoisiksi. Alueilla, joilla on perustasoinen tai minimitasoinen joukkoliikennetarjonta, ovat terminaalit tulevaisuudessa tasoltaan vähintään perustasoiset.
- Linja-autopysäkit luokitellaan kilpailu-, perus- ja minimiluokan väylillä kolmeen luokkaan nousevien matkustajien määrän mukaan. Terminaaleihin verrattuna pysäkeiltä nousee vähemmän matkustajia. Pysäkeillä puitteet ovat myös vaatimattomammat.
- I luokka:
 - Keskeinen vaihtopysäkki, päätepysäkki tai muu erityisen vilkas nousupysäkki (esimerkiksi oppilaitoksen tai sairaalan pysäkki)
 - Nousevia matkustajia on arviolta yli 30 arkivuorokautena
- II luokka:
 - Vilkas pysäkki, esimerkiksi asuinalueella
 - Nousijoita tai poistujia on säännöllisesti
- III luokka:
 - Vähän käytetty pysäkki
 - Nousijoita ja poistujia on satunnaisesti

HSL-alueen pysäkkisuositusluonnos (2013)

- Tolppapysäkit
 - Perustaso
 - Keskitaso
 - Huipputaso
- Pysäkkikatokset
 - Perustaso
 - Keskitaso
 - Huipputaso

Joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittäminen Oulun seudulla (2007)

- Terminaaleiksi kutsutaan kuntien keskeisimpiä terminaaleja sekä tärkeimpien aluekeskusten tai muuten merkittävien paikkojen pysäkkejä.
- Terminaalit ryhmitellään viiteen eri ryhmään: matkakeskus, keskusterminaalit (vilkkaat ja tavanomaiset), vaihtoterminaalit (vilkkaat ja tavanomaiset), aluekeskuksen tai muun merkittävän taajaman pääpysäkit ja muut pysäkki.
- Luokitteluperusteena ovat mm. eri liikennemuotojen lukumäärä, vuorotarjonta, sijainti ja merkitys kunnan joukkoliikenteessä

- Matkakeskus
- Vilkas keskusterminali:
 - Kunnan keskeinen terminali, jolla on runsas vuorotarjonta lähellä sijaitsevaan matkakeskuskaupunkiin.
 - Suurin osa vuoroista on paikallis- ja seutuliikenteen linja-autovuoroja, minkä lisäksi terminaleissa voi olla kaukoliikenteen vuoroja ja syöttöliikennettä alemman kategorian pysäkeiltä.
 - Ruuhka-aikoina terminalissa voi olla useampia vuoroja yhtä aikaa.
 - Terminalissa voivat kohdata myös muut kulkumuodot tai terminalista pitäisi olla sujuvat ja esteettömät yhteydet lähimmälle rautatie- ja lentoasemalle.
 - Koska kunta sijaitsee yleensä lähellä matkakeskuskaupunkia, ei terminalin yhteydessä tarvitse välttämättä järjestää joukkoliikennepalveluja siinä laajuudessa kuin nousija- ja vuorotarjonta edellyttäisivät.
- Tavanomainen keskusterminali:
 - Myös kunnan keskeinen pysäkki, mutta kunta sijaitsee yleensä kauempana matkakeskuskaupungista. Tämän takia pysäkin vuorotarjonta on selvästi heikompaa kuin vilkkaassa keskusterminalissa.
 - Suurin osa vuoroista on kauko- tai seutuliikenteen vuoroja, syöttövuoroja haja-asutusalueilta tai syöttövuoroja tavanomaisesta keskusterminalista lähimmälle vilkkaasti liikennöidylle pysäkillä.
 - Osa busseista voi viipyä pysäkillä pitempiä aikoja vaihtojen onnistumisen varmistamiseksi.
- Vilkas vaihtoterminali:
 - Kunnan keskeinen terminali, jolla kohtaavat useat paikallis-, seutu- tai kaukoliikenteen vuorot. Terminalissa voi olla lisäksi syöttöyhteyksiä lähialueilta joko omilla linja-autovuoroilla tai kutsuohjatun joukkoliikenteen avulla.
 - Terminalia käytetään matkan päätepysäkinä, mutta sen lisäksi myös vaihtopysäkinä eri vuorojen tai liikennemuotojen välillä.
 - Osa busseista voi viipyä terminalissa pitempiä aikoja vaihtojen onnistumisen varmistamiseksi.
 - Terminali ei ole kunnan keskusterminali, mutta sijaitsee kunnan palvelutasoon nähden vilkkaasti liikennöidyn reitin varrella.
 - Terminalissa on kiinnitettävä erityistä huomiota sujuvaan vaihtoon, odotustiloihin, kuten sääsuihin ja aikatauluinformaatioon.
 - Jos eri vuorot tai liikennemuodot pysähtyvät terminalissa eri paikoissa, tulee matkustajainformaatioon, opastukseen ja kävelymatkojen liikenneturvallisuuteen kiinnittää erityistä huomiota.
- Tavanomainen vaihtoterminali:
 - Myös merkittävä vaihtopysäkki, mutta sijaitsee harvemmin liikennöidyn reitin varrella ja sitä käyttävien paikallis-, seutu- ja/tai kaukoliikenteen vuorojen määrä on pienempi

- Aluekeskuksen tai muun merkittävän taajaman pääpysäkit:
 - Sijaitsee nimensä mukaisesti aluekeskuksessa tai merkittävän taajaman yhteydessä.
 - Pysäkillä on hyvä vuorotarjonta ja paljon matkustajia.
 - Matkustajista suurin osa menee esim. kuntakeskukseen, lähimpään matkakeskuskaupunkiin tai tulee aluekeskukseen esim. työhön, opiskelemaan tai asioimaan.
 - Aluekeskukset ovat kunnan keskustan ulkopuolella ja niillä on yleensä omia palveluja tai muuta merkittävää toimintaa.
 - Koska terminaalit eivät ole kunnan pääterminaaleja, ei niiden yhteydessä tarvitse välttämättä järjestää joukkoliikennepalveluja siinä laajuudessa kuin nousija- ja vuorotarjonta edellyttäisivät.
- Muut pysäkit:
 - Muut kuin edellä mainittuihin kategorioihin kuuluvat terminaalit ja pysäkit.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen pysäkkiselvitys (2012)

- Pysäkit on jaettu kahteen luokkaan:
 - TOP100-kärkipysäkit
 - muut pysäkit
- Pisteytystekijät:

○ Pikavuoropysäkki	50 p.	
○ Vuorotarjonta		1 p./vuoro
○ Haja-asutusalueella	20 p.	
○ Koulupysäkki		50 p.
○ Koontipysäkki (koulukulj. solmupysäkki)	25 p.	
○ Työpaikkakeskittymä	0-100 p.	
○ Potentiaalinen käyttäjämäärä		0-150 p.

Kaakkois-Suomen tiepiirin linja-autopysäkkien pisteytys (2004)

- Pysäkit on jaettu kolmeen luokkaan:
 - luokka I (yli 260 pistettä)
 - luokka II (220 - 260 pistettä)
 - luokka III (alle 220 pistettä).
- Pisteytystekijät:

○ Pikavuoropysäkki	50 p.	
○ Vuorotarjonta		1 p./vuoro
○ Haja-asutusalueella	20 p.	
○ Koulupysäkki		50 p.
○ Potentiaalinen käyttäjämäärä		0-150 p

Uudenmaan tiepiirin linja-autopysäkkien ja katosten toimintaohjelma (2005)

- Pisteytystekijät:
 - Pikavuoropysäkki 50 p.
 - Vuorotarjonta 0-150 p.
 - Potentiaalinen käyttäjämäärä 0-150 p.
 - Koulupysäkki 50 p.
- Luokka Ia:
 - Laatukäytävien tärkeimmät alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit.
 - Yli 225 p.
- Luokka Ib:
 - Muut kärkipysäkit, laatukäytävien alue-, vaihto- ja pikavuoropysäkit.
 - 160 – 224 p.
- Luokka II:
 - Korkealuokkaiset pysäkit, laatukäytävien peruspysäkit.
 - 90 – 159 p.
- Luokka IIIa:
 - Peruspysäkit.
 - 30 – 89 p.
- Luokka IIIb:
 - Peruspysäkit.
 - Alle 30 p.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvitys (2012)

- Maanteiden pysäkit jaettiin kaupunkiliikenteen, seutuliikenteen ja kaukoliikenteen käyttämiin pysäkkeihin ja luokiteltiin pysäkin tärkeyden ja aseman perusteella alaluokkiin (taulukko 1). Käytännössä sama pysäkki voi palvella useita liikennetyyppejä ja kuulua siten useaan luokkaan.

Taulukko 1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen tarveselvityksen yhteydessä käytetty pysäkkiluokitus

	Kaupunkiliikenne	Seutuliikenne	Kaukoliikenne
Tärkeimmät pysäkit	laatupysäkki	aluepysäkki	
Tärkeitä pysäkit	muu laatukäytäväpysäkki	taajama-alueen peruspysäkki	keskeinen kaukoliikenteen pysäkki
Muut pysäkit	muu kaupunkiliikenteen pysäkki	maaseutualueen peruspysäkki	muu kaukoliikenteen pysäkki
Erityispysäkit (kuuluvat samalla edellisiin)	vaihtopysäkki	vaihtopysäkki	vaihtopysäkki

Voikkaa–Anjala-linja-autoliikenteen laatukäytäväselvitys (2007)

- Pysäkkiluokka 1:
 - Terminaalipysäkki / Vaihtopysäkki / Päätepysäkki / Vilkas nousupysäkki.
- Pysäkkiluokka 2:
 - Nousupysäkki, jolta nousee säännöllisesti matkustajia.
- Pysäkkiluokka 3:
 - Vähän käytetty pysäkki / pääasiassa poistumispysäkki, jolta nousijoita on vain satunnaisesti.

YTV: Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma (2009)

- Tavalliset linjapysäkit
 - Peruspysäkki, peruspalvelutaso
 - Normaalipysäkki
 - Hyvän palvelutason pysäkki
 - Alueellinen pääpysäkki
- Vaihtopysäkit
 - Vaihtopysäkki
 - Terminaalipysäkki
- Erikoispysäkit
 - Paikallisen keskuksen pysäkki
 - Koulu
 - Esteetön pysäkki
 - Merkittävä asiointikohde
 - Imagon kannalta erityinen pysäkki

Suunnitteluohjeiden vertailu

Tiehallinnon linja-autopysäkkien suunnitteluohjeen vähimmäisvarustetason vertaaminen ruotsalaisiin Trafikverketin ja Skånetrafikenin pysäkkiohjeiden varustetasoihin on taulukossa 1.

Taulukko 1. Pysäkkien varustetasovertilu suomalaisten ja ruotsalaisten ohjeiden kesken

	pysäkki- luokka	käyttöalue	pysäkki- merkki	nimikyltti	katos	penkki	paikka aika- taululle	valaistus	polkupyörä- pysäköinti	roskakori	lippu- ja matka- informaatio, linja- ja termi- naalikartta	muuta vaatimuksia
Suomi, Tiehallinto	I	- yli 100 nousijaa/arkivrk - keskeiset vaihtopysäkit - vilkkaimmat pikavuoropysäkit	X	pikavuoropysäkeillä aina, paikallis- ja seutuliikenteen pysäkeillä aina, muuten tarvittaessa	X	X	X	valaistulla tiellä voidaan valaista	(X)	X	-	- opastusta lähikohteisiin harkittava tapauskohtaisesti - varautumista sähköiseen informaatioon harkittava tapauskohtaisesti
	II	- yli 30 nousijaa/arkivrk - tavanomaiset asuinalueiden nousupysäkit	X		X	X	X	valaistulla tiellä voidaan valaista	(X)	(X)	-	- opastusta lähikohteisiin harkittava tapauskohtaisesti - varautumista sähköiseen informaatioon harkittava tapauskohtaisesti
	III	- alle 30 nousijaa/arkivrk	X	pikavuoropysäkeillä aina, muuten harkittava tapauskohtaisesti	ei ¹	ei ²	(X)	ei	(X)	ei	-	- opastusta lähikohteisiin harkittava tapauskohtaisesti
Ruotsi, Trafikverket	1	- vilkkaimmat vaihtopysäkit - vilkkaimmat nousupysäkit	X	X	X	X	X valaistu	-	-	-	-	puhelinnumero informaatiota varten, myös pistekirjoituksella
	2	- yli 20 nousijaa/pvä	X	X	X	X	X valaistu	-	-	-	-	
	3	- taajamien pysäkit, joilla 1-20 nousijaa/pvä	X	X	-	X	X valaistu	-	-	-	-	
	4	- haja-asutusalueiden pysäkit, joilla 1-20 nousijaa/pvä	X	X	-	X	-	-	-	-	-	
Ruotsi, Skåne- trafiken	A	- taajamapysäkki, yli 300 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	B	- taajamapysäkki, 100–300 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	C	- taajamapysäkki, 15-100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	ei	
	D	- taajamapysäkki, alle 15 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	(X)	ei	X	ei	ei	
	F	- maaseutupysäkki, yli 100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	G	- maaseutupysäkki, 15-100 nousijaa/arkivrk	X	X	X	X	X	X	X	X	ei	
	H	- maaseutupysäkki, 5-15 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	X	ei	X	ei	ei	
	I	- maaseutupysäkki, 1-5 nousijaa/arkivrk	X	X	(X)	X	(X)	ei	(X)	ei	ei	

(X) = harkittava tapauskohtaisesti

1 = harkitaan tapauskohtaisesti, kun kyseessä on vaihtopysäkki, odotusajat ovat pitkiä tai sääolosuhteet huonot

2 = pysäkki varustetaan penkillä, kun se palvelee erityisesti liikkumisesteisille suunnattua joukkoliikennettä (palvelulinjat)

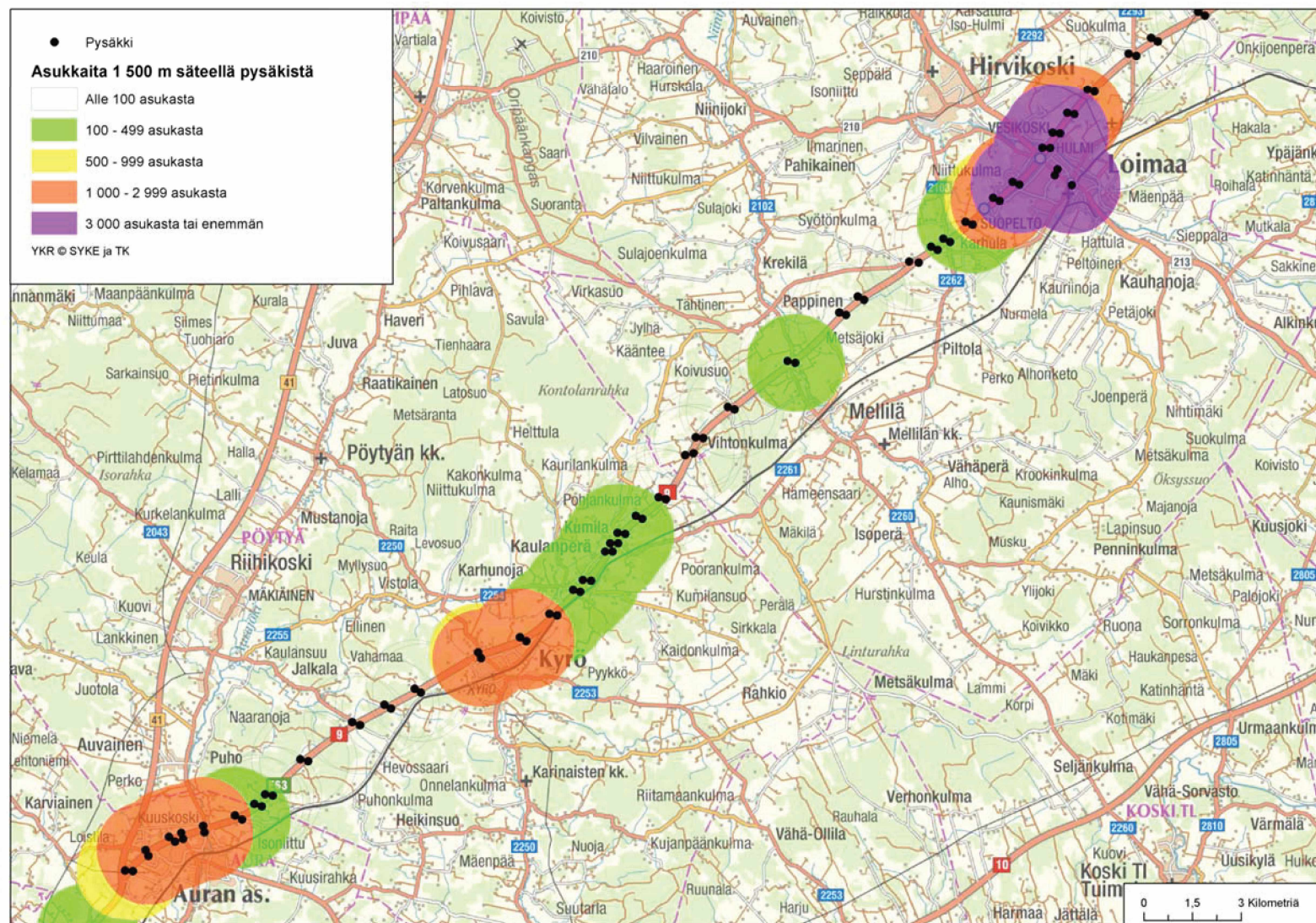
- = ei määritelty

Yhteysvälin Turku–Tampere linja-autopysäkkien luokittelu

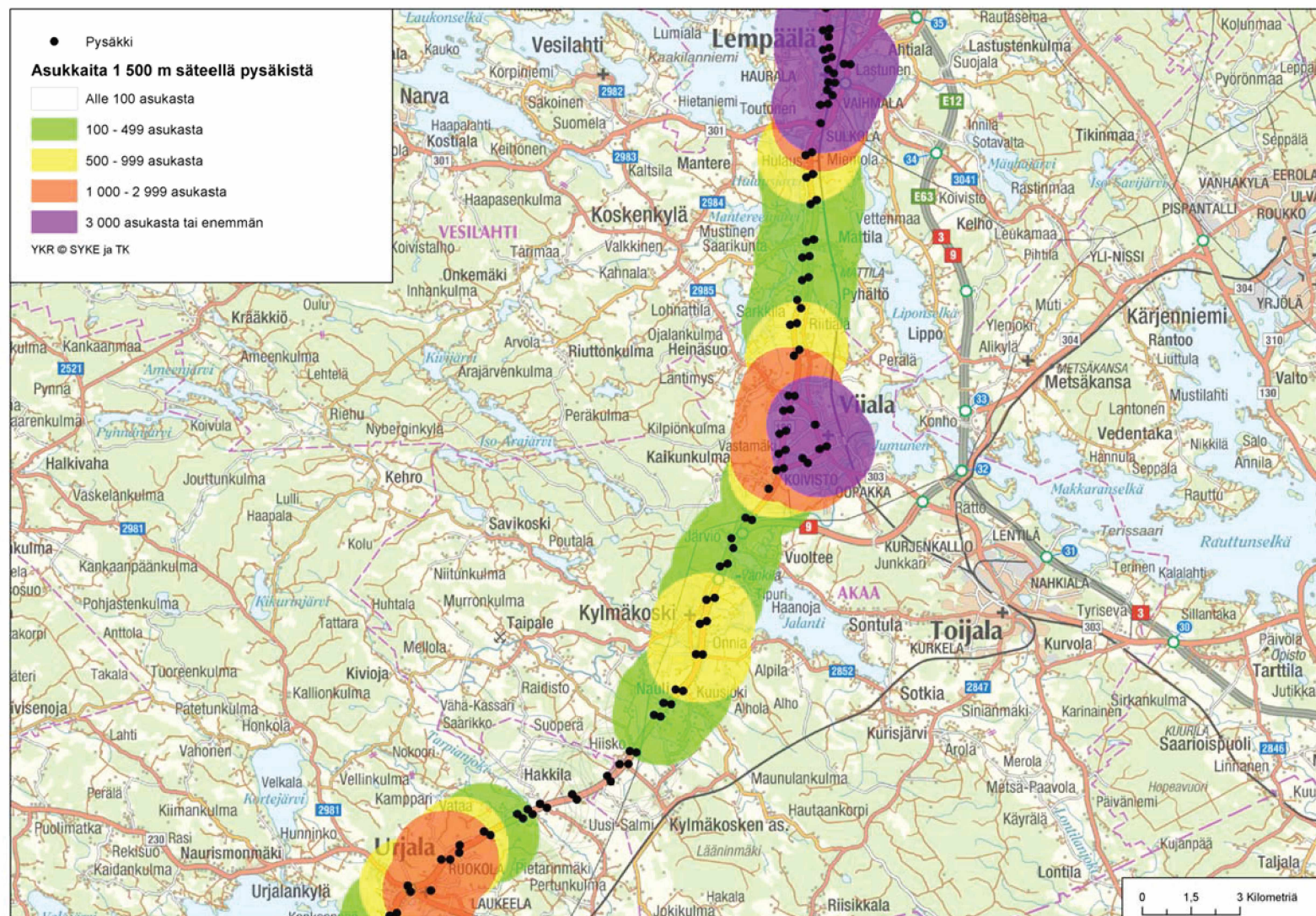
Valtatien 9 parantamista ja kaikkia liikennemuotoja halutaan tarkastella Liikenneviraston Liikennerevoluutiohankkeen mukaisesti kokonaisuutena yhteyskäytävällä Turku–Tampere. Laajempaan yhteysvälin kehittämisselvitykseen liittyen Varsinais-Suomen ELY-keskus tilasi Linea Konsultit Oy:ltä toimenpidesuunnitelman-yhteysvälin linja-autopysäkkien kehittämisestä valtatiellä 9 ja sen lähialueilla. Selvitettävänä asioina toimenpidesuunnitelmassa olivat muun muassa pysäkkien luokittelu, kehittämistarpeet ja kehittämistoimien kytkennät yhteysvälin muihin parantamishankkeisiin.

Tämä esiselvitys toimi lähtökohtana pohdittaessa linja-autopysäkkien luokittelua yhteysvälillä Turku–Tampere. Koska pysäkkien todellisia käyttäjämäärätietoja ei ollut saatavilla, arvioitiin tärkeimpiä pysäkkejä käyttäjäpotentiaalien avulla. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä (YKR) saadut asukkaiden ja työpaikkojen lukumäärät vuodelta 2011 vietiin paikkatieto-ohjelmalla kartalle, jolloin saatiin selville ne pysäkit, joiden lähellä asuu eniten ihmisiä ja sijaitsee eniten työpaikkoja. Tässä työssä tarkasteluetaisyydeksi valittiin 1 500 metriä pysäkistä linnuntietä mitattuna. Kuvissa 1 ja 2 esimerkkinä pysäkkien käyttäjäpotentiaali välillä Aura–Loimaa ja Urjala–Lempäälä.

Yhteysvälin Turku–Tampere linja-autopysäkkien toimenpidesuunnitelmassa pidettiin parhaana vaihtoehtona pysäkkien liikennetyyppeihin perustuvaa luokittelutapaa (ks. luku 7.1). Jokaisesta suunnittelualueen pysäkistä selvitettiin sitä käyttävän liikenteen tyyppi (pikavuoro-, seutu-, kaupunki- ja maaseutuliikenne) ja valittiin yhteysvälin tärkeimmät pysäkit muun muassa väestö- ja työpaikkamäärätietojen perusteella. Suunnittelussa keskityttiin kaukoliikennettä palvelevien pysäkkien kehittämistarpeiden tarkasteluun.



Kuva 1. Pysäkkien käyttäjäpotentiaali välillä Aura–Loimaa



Kuva 2. Pysäkkien käyttäjäpotentiaali välillä Urjala–Lempäälä

